

Геманов В.С.

***ИСТОРИЯ РОССИЙСКОГО
ФЛОТА***

**Учебное пособие
для курсантов и слушателей морских вузов**

ББК

Геманов В.С. История Российского флота. Изд. 2-е, дополненное, исправленное учебное пособие для курсантов и слушателей всех специальностей морских учебных заведений. - 200 , _____ с.

Настоящее пособие в хронологическом порядке раскрывает историю зарождения и развития мореплавания славян, а затем - государства Российского, появление военного, торгово-транспортного и рыбопромыслового флотов России.

Вместе с тем в пособии раскрывается история великих географических открытий россиян, показывается настоящее и перспективы развития флотов России.

Пособие имеет словарь морских терминов и список рекомендованной литературы.

Учебное пособие «История Российского флота» предназначено для курсантов, слушателей и преподавателей морских учебных заведений.

Библ.- названий...- 82

Печатается по решению УМО.

Рецензенты:	Амусин Б.М.- профессор, доктор военных наук, Балтийский военно-морской институт
	Кузнецов А.А.- доцент, кандидат исторических наук, заведующий кафедрой Истории России Калининградского Государственного университета
	Ярцев А.А.- профессор, доктор исторических наук. Балтийская Государственная академия рыбопромыслового флота.
	Голубев Г.А. – профессор, доктор технических наук, Государственная Морская академия им. адм. С.О. Макарова

ОГЛАВЛЕНИЕ

От автора

Предисловие

Глава I. Плавание восточных славян и русских мореходов.

1. Морские походы восточных славян.
2. Плавание мореходов Киевской Руси.

Глава II. От Руси Киевской до России

1. Плавания на Балтике, Каспии, Севере.
2. На рубежах южных и северных.

Глава III. Создание Петром Великим регулярного военного флота

1. “Морским судам быть!”
2. Северная война 1700-1721 гг.
3. Морской устав Петра I.

Глава IV. Великие географические открытия

1. 1-я Камчатская экспедиция (1725-1730гг)
2. Великая Северная (2-я Камчатская) экспедиция (1733-1743гг)
3. Освоение северо-западной части Тихого океана (конец XVIIIв.)

Глава V. Флот при преемниках Петра I.

1. Флот в Семилетней войне (1756-1763 гг.).
2. Русско-турецкая война 1768-1774 гг. Первая Архипелагская экспедиция русского флота.

Глава VI. В боях на два фронта

1. Русско-турецкая война 1787-1791 гг.
2. Русско-шведская война 1788-1790 гг.
3. 2-ая Архипелагская экспедиция 1807 г.

Глава VII. Научный подвиг флота России. Российские кругосветные плавания.

1. Плавания балтийских кораблей “Надежда” (И. Ф. Крузенштерн) и “Нева” (Ю. Ф. Лисянский) в 1803-1806 гг.
2. Открытие Антарктиды (1819-1821 гг.).

Глава VIII. Гроза на рубежах России (1-я пол. XIX в.)

1. Флот в сражениях со Швецией и Францией (1808-1814 гг.).
2. Русско-турецкая война 1827-1829 гг.
3. Экспедиция в Босфор
4. Крымская кампания 1853-1856 гг.

Глава IX. Флот демонстрирует силу и добрую волю (II-я пол. XIX в.).

1. Научно-технический прогресс и перевооружение флота.
2. Русские эскадры в США (1863-1864 гг.).
3. Русско-турецкая война 1877-1878 гг.

Глава X. Дальневосточные проблемы России.

1. Становление морских сил Дальнего Востока.
2. Русско-японская война 1904-1905 гг.

Глава XI. Флот осваивает север Родины.

1. С древних лет до Октября.

2. Северный морской путь в наши дни.

Глава XII. Флот в 1-й мировой войне.

1. Накануне войны.
2. Боевые действия на Балтике.
3. Черноморский флот в боях.
4. Бои в Баренцевом море.

Глава XIII. Флот в Октябре и огне гражданской войны. Этап мирного строительства флота.

1. Нарастание революционного движения на флоте России.
2. Флот в Октябре и гражданской войне.
 - а) речные флотилии на защите республики.
3. Флот в годы первых пятилеток.
4. Создание морского и океанского флота.

Глава XIV. Флот в Великой Отечественной войне.

1. Флот в канун войны.
2. Великая Отечественная на Балтике.
3. Черноморский флот в суровую годину.
4. Северные конвои.
5. Десанты на Тихом океане.
6. Действия речных военных флотилий.
7. Гражданский флот в Великой Отечественной.

Глава XV. Восстановление, развитие, совершенствование флота.

1. Флот в послевоенные годы.
2. Создание океанского флота.
3. Создание подводного флота.
4. Деловые заходы, визиты дружбы, боевая служба.

Глава XVI. Возникновение и становление российского торгово-транспортного флота.

1. История развития торговых судов.
2. Возникновение торгового флота России.
3. Советский торговый флот.

Глава XVII. Российский рыбопромысловый флот.

1. Возникновение морского рыболовного флота.
2. Морское рыболовство в России.
3. Современный рыбопромысловый флот России.

Глава XVIII. Флот России сегодня и в перспективе.

1. Военно-Морской флот сегодня и завтра.
2. Морская авиация.
3. Военно-морская доктрина.

Глава XIX. Морской флот и рыбопромысловая отрасль сегодня и в перспективе.

1. Транспортный, торговый флоты страны.
2. Рыбопромысловый флот.
3. Речной транспорт.

Глава XX. Учебный и научно-исследовательский флот

1. Морские учебные заведения.
2. Учебные суда флота.
3. Научно-исследовательский флот.
4. Вклад российских моряков в изучение океанов.

Глава XXI. Порты Российской Федерации

1. Северные порты.
2. Балтийские порты.
3. Дальневосточные порты.
4. Азово-Черноморские порты.
5. Морская доктрина страны.

Заключение

Словарь морских терминов

Список использованной литературы

От автора

Почему я взялся за создание учебника “История Российского флота”?

Есть две главные причины. Объясняя первую, сошлюсь на слова великого поэта и гражданина России Александра Сергеевича Пушкина. “Человек, не знающий истории своего Отечества, недостойн быть его гражданином”, - говорил он. По аналогии с этим, как мне кажется, моряк не может не знать историю мореплавания вообще и уж истории своего флота – в частности!

Вторая причина – мое категорическое несогласие с распространенным положением, будто история Российского флота насчитывает только 300 лет. Даже английский историк Фред Джейн (а англичане – истинные патриоты своего флота) в своей книге “Российский имперский флот: прошлое, настоящее и будущее”, опубликованной в Лондоне в 1899 году, заявил: *“Существует распространенное мнение, что русский флот основан сравнительно недавно Петром Великим. Однако в действительности он по праву считается более древним, чем британский флот. За сто лет до того, как Альфред построил первые английские корабли, русские уже бились в отчаянных морских битвах, и тысячу лет назад лучшими моряками своего времени были русские”!* И если бы дело заключалось только в уровне патриотизм. Ведь исторические свидетельства подтверждают, что флот наш имеет не 300-летнюю (это – возраст регулярного флота), а более чем 1000-летнюю историю.

Вот эти два побудительных мотива заставили меня взяться за перо.

Должен заметить при этом, что есть немало книг и учебников, раскрывающих по отдельности историю военного, торгово-транспортного, рыбопромыслового флотов. В этой же книге впервые сведены вместе и те и другие. Разумеется, в пределах предоставленного объема книги.

Конечно, мною использовано множество исторических материалов как отечественных, так и иностранных авторов, в том числе и древних – арабских, византийских, латинских. Однако я не претендую на полное освещение открывшейся поистине величественной исторической картины, грандиознейших достижений на море наших предков – древних славян и россиян разных периодов жизни государства Российского. Я предлагаю свое видение на своем уровне познания этой важной темы.

История красноречиво показывает, что разные страны в разное время сумели найти свое место у морей и океанов не только географически и исторически. Они в разное время крепко “становились на ноги” в экономическом отношении. Не все страны проходили путь развития мореплавания от плота до современных судов в одно и то же время – тому есть множество причин разного характера, зависящих от района расположения страны с соответствующими погодно-климатическими условиями, от уровня развитости народонаселения региона, от природно-сырьевых запа-

сов в недрах конкретной страны, от уровня развития образования и науки, от времени становления государственности и т.д.

В этом отношении особое место занимает история возникновения нашей страны и ее морского флота.

История эта велика и своеобразна.

Предисловие

Если посмотреть на карту нашей Родины, в глаза бросится обилие голубого цвета по окраинам страны: почти со всех сторон Россию омывают моря трех океанов. Их тринадцать. При этом к бассейну Северного Ледовитого океана относятся Баренцево, Белое, Карское, море Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское моря; к бассейну Тихого океана - Берингово, Охотское и Японское; к бассейну Атлантики - Балтийское, Черное, Азовское. И только Каспийское выглядит несколько обособленно, если забыть на время, что реками и каналами это море соединено и с Ледовитым, и с Атлантическим океанами...

39000 километров морского побережья. Уже одно это невольно заставляет думать о России, как о великой морской державе, естественно, имеющей соответствующий могучий, большой флот — флот военный, транспортно-пассажирский, рыболовный.

Рассмотрим предварительно характер окружающих наше Отечество морей, а потом обратимся к истории их освоения русским народом, к истории создания им своего флота.

БАРЕНЦЕВО море занимает окраину страны между северным берегом Европы и островами Вайгач, Новая Земля, Земля Франца-Иосифа, Шпицберген и Медвежий. Иногда район к востоку от острова Колгуев называют морем Печорским. Площадь Баренцева моря 1,405 млн. км². Средняя глубина-229 м. Максимальная-600 м. Берега моря фьордовые - высокие, скалистые, очень изрезанные. Крупнейшие его заливы - Порсангер-фьорд, Варангер-фьорд, Мотовский, Кольский. Берега восточнее полуострова Канин Нос пологие, низкие, слабо изрезанные. Здесь мелководные заливы Чешская губа, Печорский залив и Хайпудырская губа. В море впадают крупные реки - Печора и Индига.

Море имеет поверхностные течения - против часовой стрелки (на Ю. к В., на В. к С. идут ветви теплого Нордкапского течения до Н. Земли). Максимальные приливы достигают 6, 1м (у Кольского полуострова). Море имеет 114 видов рыб, в том числе 20 промысловых (треска, пикша, морской окунь, зубатка, камбала, палтус и др.).

БЕЛОЕ море - внутреннее, соединяющееся с Баренцевым проливом Горло. Площадь небольшая - всего 90 тыс. км², средняя глубина 60 м, максимальная - 130 м. Крупнейшие заливы - Кандакшский, Онежский, Двинский, Мезенский. Крупнейшие острова - Соловецкий, Моржовец, Мудьюг. Северо-западные берега скалистые, высокие, юго-восточные - пологие, низкие.

Реки, впадающие в море, - Северная Двина, Мезень, Онега, Кемь, Нива, Умба. Приливы - от 1 м на юге, до 10 м в Мезенском заливе. Новгородцы освоили это море ещё в XI в., добывая морского зверя и рыбу.

КАРСКОЕ море, расположенное между островами Новая Земля, Земля Франца-Иосифа, Северная Земля, имеет площадь 880 тыс. км²,

среднюю глубину - 127 м., максимальную - 620 м.

Основные заливы - Байдарацкая и Обская губы, Енисейский, Пясинский и Таймырский заливы. Берег невысокий, плоский. Крупнейшие впадающие реки - Енисей, Обь, Пяси́на, Кара. Много островов: шхеры Минина, архипелаг Норденшельда, острова Арктического института, Известий ЦИК, Сергея Кирова, Уединения, Визе, Ушакова, Шмидта.

Течения: два медленных круговорота против часовой стрелки в юго-западной и северо-восточной частях моря.

Промысловые рыбы - омуль, нельма, муксун, голец, навага, камбала; морские животные - нерпа, морж, морской заяц, белуха.

Море ЛАПТЕВЫХ - ранее называвшееся Сибирским и Норденшельда, расположено между полуостровом Таймыр, островами Северная Земля, Новосибирскими. Связано с Карским морем проливами Вилькицкого, Красной Армии и Шокальского, а с Восточно-Сибирским - проливами Дмитрия Лаптева, Этерикан и Санникова. Площадь моря - 0, 7млн. км², средняя глубина - 578 м., максимальная - 3385 м. Крупнейшие заливы - Хатангский, Оленекский, Буор-Хая. Берега низкие, пологие. Реки, впадающие в море, - Лена, Хатанга, Яна, Оленек, Анибар. Много мелких островов. Рыбы: осетровые, нельма, муксун, омуль. Морские животные - нерпа, морской заяц, морж, белый медведь.

ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЕ море - окраинное, расположенное между Новосибирскими островами и о. Врангеля, граничит с морями Лаптевых и Чукотским - через проливы Дм. Лаптева, Санникова, Этерикан, Лонга. Площадь моря - 936 тыс. км², средняя глубина - 45м., максимальная - 155 м. Берега изрезаны слабо. Главные заливы - Чаунская губа, Колымский залив, Омуляхская и Хромская губы. Острова - Новосибирские, Медвежьи, Айон, Шалаурова. Берега западные (до р. Колыма) - низменные, а восточные - гористые, обрывистые. Течения: в северной части - на запад, в южной - на восток.

Рыбы: сиговые (муксун, чир, омуль); морские животные - тюлени, моржи, белые медведи.

ЧУКОТСКОЕ море - расположено между Восточно-Сибирским и Беринговым морями. Площадь - 582 тыс. км², средняя глубина - 77 м., максимальная - 1256 м. Крупнейшие заливы - Коцебу, Колючинская губа. Острова - Врангеля, Геральд, Колючин. Реки - Амгуэма, Кобук, Ноатак. Берег слабо изрезан, горист, кое-где есть лагуны и намывные косы. Есть три ветви берингоморского течения: Аляскинская, Геральдовская и Лонговская (летом - теплое, зимой - около -2⁰С). Возникает летом вдоль берега, зимой и осенью идет постоянное холодное Чукотское течение, идущее к Беринговому проливу.

Рыба промысловая - хариус, навага, голец, треска; животные - киты, тюлени, нерпы, моржи, белые медведи.

БЕРИНГОВО море - полузамкнутое между Азией (Россией), Аляской, Командорскими (Россия) и Алеутскими (США) островами. Площадь -

2, 304 млн. км², средняя глубина - 1598м., максимальная - 4191м. Берега высокие, скалистые, очень изрезанные. Крупнейшие заливы - Анадырский, Олюторовский (на западе), Бристольский, Нортон (на востоке). Крупные реки - Анадырь, Апуга, Юкон, Кускоквим. Крупнейшие острова - Карачинский, Св. Лаврентия, Нунивак, Прибылова, Св. Матвея. Имеет три глубоководные впадины - Алеутскую (3782м.), Бауэрс (4097 м) и Командорскую (3597 м). Течения - против часовой стрелки: по восточной периферии на север - теплая ветвь Куросиво, а спускаясь вниз вдоль Азии - холодное Камчатское. Приливы на западе до 2,4 м, на востоке - 6,4 м. Имеется около 240 видов рыб: камбала, палтус, горбуша, кета, чавыча, треска... Из морских животных - котик, калан, тюлень, сивуч, серый кит, кашалот.

ОХОТСКОЕ море - (Ламское - по-эвенкийски, или Камчатское) расположено между восточным берегом Азии (от м. Лазарева до устья р. Пенжина) и полуостровом Камчатка, Курильскими островами, Хоккайдо, Сахалином. Через Курильские проливы связано с Тихим океаном, с Японским морем - через проливы Лаперуза и Невельского. Площадь - 1583тыс. км², средняя глубина - 777 м, максимальная - 3372 м. Крупные заливы - Шелихова (с Гижигинской и Пенжинской губами), Сахалинский, Удская губа, Тауйская губа, заливы Академии, Анива, Терпения.

Берега северные, северо-западные и северо-восточные - скалистые, а на западе Камчатки, Сахалина и Хоккайдо - низменные. Имеет острова Шантарские, Завьялова, Спафарьева, Ямские. Крупные реки, впадающие в море, - Амур, Уда, Охота, Гижига, Пенжина.

Рыбы промысловые - кета, горбуша, чавыча, нерка, кижуч, сельдь, минтай, камбала, треска, навага, мойва. Животные - киты, тюлени, сивучи, морские котики. Особое место занимают крабы.

ЯПОНСКОЕ море - полузамкнутое между Евразией, Корейским полуостровом, Японскими островами и о. Сахалином. Соединено с Восточно-Китайским и Желтым морями через Корейский пролив, через Сангарский - с Тихим океаном, через Лаперуза и Невельского - с Охотским. Площадь - 1, 062млн. км², средняя глубина 1536 м, максимальная - 3699 м. Берега изрезаны слабо, скалисты. Заливы - Петра Великого, Восточно-Корейский, Исикари (о. Хоккайдо), Тояма и Вакаси. Река, впадающая в море - Тумыньцзян.

Течения - теплое Цусимское, идущее на север и отклоняющееся в Тихий океан и Охотское море, а в Татарском, отклоняясь к западу, становится холодным Приморским, идущим на юг. Имеет около 1000 видов рыб: камбалу, сельдь, сайру, треску, минтая, скумбрию и др. Ловят в море крабов, креветок, устриц, гребешки, мидии, трепанги, кальмаров, каракатиц; собирают водоросли.

БАЛТИЙСКОЕ море имеет площадь 386 тыс. км.², среднюю глубину 71 м, максимальную - 459 м. Берега южные и юго-восточные низменные, песчаные; на севере - высокие, скалистые, изрезанные шхерами. Крупнейшие заливы - Финский, Ботнический, Рижский, Куршский, Гданьский,

Щецинский, Вислинский (Калининградский). Скалистые острова - Васийские, Аландские, Готланд, Борнхольм, Саарема, Муху, Хиума, Эланд, Рюген. Впадающие реки - Нева, Западная Двина, Неман, Висла, Одра. Глубокие котловины - Готландская (249 м), Борнхольмская (96 м), пролив Седра-Кваркен (244 м), Ландсортсьюпетская (южнее Стокгольма) – 459 м.

Течения - против часовой стрелки, вдоль южного берега - на восток. Промысловые рыбы - салака, треска, камбала, лосось, угорь, сиг, окунь.

ЧЕРНОЕ море имеет площадь 420,3 тыс. км², среднюю глубину – 1300 м, максимальную – 2245 м. Берега изрезаны слабо. Единственный крупный полуостров - Крым. Впадающие реки - Дунай, Днестр, Днепр, Южный Буг, Риони, Кызыл-Ирмак. Берега северо-западные и западные низменные, местами обрывистые, на востоке и юге - гористые. Крупнейшие заливы - Каркинитский, Каламитский, Днепро-Бугский, Днестровский, Варненский, Бургасский, Синопский и Самсунский. Острова - Березань и Змеиный.

На глубине свыше 150м - сероводород. Рыба 160 видов: хамса, ставрида, скумбрия, пелагида, шпрот, осетровые; есть три вида дельфинов и тюлени.

АЗОВСКОЕ море (др. - рус. Сурожское) Керченским проливом соединено с Черным. Площадь – 38 тыс. км.², средняя глубина – 8 м, максимальная – 14 м. Берега на севере, востоке и западе низменные, песчано-ракушечные. Южный берег обрывист. Много намывных песчаных кос - Арабатская стрелка, Бердянская, Федорова, Ейская; мелководных заливов - Сиваш, Обиточный и др. Лиманы - Ейский, Бейсугский (слабо связанные с морем), а Долгий и оз. Молочное вообще отрезанные от моря песчаными пересыпями. Крупные открытые заливы - Таганрогский, Темрюкский, Арабатский. Острова - Бирючий, Песчаные, Черепаха - песочные. Реки - Дон, Кубань, Миусс. Рыбы - осетровые, лещ, судак, тарань, рыбец, бычки, сельдь, хамса, тюлька.

КАСПИЙСКОЕ море - крупнейший в мире замкнутый водоем, ранее называемое Хвалынским, Гирканским, Хазарским; имеет площадь 371 тыс. км.², максимальную глубину – 1025 м. Расположено ниже уровня Мирового океана на 28, 5м. Крупнейшие заливы - Кизлярский, Комсомолец, Мангышлак, Кендерли, Казахский, Кара-Богаз-Гол, Красноводский, Аграханский, Бакинская бухта. Небольшие острова - Кулалы, Тюлений, Чечень, Артем, Жилой, Огурчинский. Впадают реки Волга, Эмба, Урал, Терек, Сулак, Самур, Кура. Берег на севере пологий, низменный; на западе - скалистый с пересыпями и косами; на востоке - известковые с пустынями; на юге-пересыпи.

Течение с севера на юг вдоль западного берега до Апшерона, затем две ветви: одна на юг, вторая - к берегу на восток и затем на север вдоль восточного берега. Промысловые рыбы: осетровые, сельдь, килька, бычки, судак, кефаль.

Таков краткий обзор окружающих Россию морей. Они были с дав-

них времен для страны источником продуктов питания и транспортными магистралями. Естественно, что с давних лет россияне боролись за владение морями и осваивали их всесторонне.

Так уж сложилось исторически, что с далеких, древних времен моря и океаны привлекали к себе человека своей таинственностью и грозной силой, обещая ему не только средства к существованию, но и путь к неизведанным землям с их несметными богатствами. Но знакомство и общение с морями и океанами сопровождалось большими опасностями. Потому-то с изучением морей и океанов, с их освоением и проникновением в их тайны связаны события, запечатленные в знаменательных страницах истории человечества, истории государств.

Страны, население которых было связано с мореходством, раньше других становились сильными в экономическом отношении. Создавая свой флот, каждая такая страна приобретала еще и военную силу, способную защитить ее от нападения других со стороны морей и океанов. Так, с овладением искусства мореплавания, с создания флота торгового и военного, обретали страны мощь и устойчивость, необходимые для приращений богатств и благоденствия в торговле с другими странами, в обмене дружескими визитами, туристическими посещениями, повседневном общении и, естественно, для противостояния захватчикам.

До Великого переселения народов за 2000 лет до н. э. славяне жили в большом отдалении от границ Римской империи в лесостепной и степной зонах. По-разному датировалось время выделения славян из общей массы индоевропейских народов - от 3 тысячелетия до н. э. до последних веков 1 тысячелетия н. э. Однако с достаточной долей вероятности можно полагать, что накануне выхода славян в VI в. н. э. на сцену Великого переселения народов под своим именем славяне ("словене") они занимали территорию примерно от верховья Одера до среднего течения Днепра.

Расселение славян происходило в VI-VIII вв. по трем основным направлениям: на юг - на Балканский полуостров; на запад - в Среднее Подунавье и междуречье Одера и Эльбы; на восток и север - по Восточно-Европейской равнине. Соответственно произошло и разделение славян на три ветви - южную, западную и восточную. Славяне заселили огромную территорию - от Пелопоннеса на юге до Финского залива и р. Нева на севере, от Альпийских гор, средней Эльбы и Ютландского полуострова на западе до Верхней Волги, Средней Оки и Верхнего Дона на востоке.

В ходе расселения у славян происходило разложение родоплеменного строя. В результате дробления и смешивания племен складывались новые славянские общности, которые носили уже не кровнородственный, а территориально-политический характер. Их названия чаще всего образовывались от местности обитания: то ли особенностей ландшафта (например, поляне - "живущие в поле", древляне - "живущие в лесах", дреговичи - "живущие в низменно-болотистых местах") или название реки (например, мораване - от р. Моравы).

Только на территории, вошедшей в состав Киевской Руси, известно двенадцать славянских союзов племенных княжеств. В среднем Приднепровье обитали поляне, к северо-западу от них, южнее Припяти - древляне, западнее древлян до Западного Буга - волыняне, в верховьях Днестра - хорваты, ниже по Днестру - тиверцы, а в Подднепровье южнее полян - уличи. В бассейне р. Сож - радимичи, полочане - на р. Полота (Двина), на Верхней Оке - вятичи, между Припятью и Двиной - дреговичи, в верховьях Двины, Днепра и Волги - кривичи. Самая северная славянская общность, располагавшаяся в районе оз. Ильмень и р. Волхов вплоть до Финского залива, носила название словене.

Государство восточных славян, получившее политико-географическое название "Русь", возникло в IX-X вв. с центром в Киеве, - Киевская Русь.

Начиная с первых веков нашей эры, славянские племена обитали на территории Восточной Европы. Уже тогда на своих судах они плавали по Каспийскому, Азовскому, Черному морям и выходили в Средиземное море на юге; по Балтийскому - на западе; по Белому, Баренцеву и Северному Ледовитому океану - на севере.

Одновременно с морскими походами восточных и поморских славян мореплавание развивалось и у южных славян, особенно после того, как хорваты в первой половине 7 в. вышли на побережье Адриатического моря. Уже в 8 в. хорваты стали хорошо знакомы многим народам как опытные мореплаватели. Кстати, наряду с торговлей, промышлявшие и пиратством.

С падением Римской империи в упадок пришла и морская торговля, что привело к исчезновению пиратства. Так продолжалось, однако, недолго, ибо в средние века торговля оживилась, а вместе с ней возобновился и морской разбой.

Купцы защищались от разбойников, а когда представлялся случай, и сами нападали на своих коллег, грабя их без зазрения совести. Нередко от разбоя страдало и оседлое население. Таким образом, в средние века почти каждый купец был в какой-то степени и разбойником, промышлявшим на суше и на море, в зависимости от путей, по которым велась торговля. А каждый пират в той или иной мере занимался торговлей.

Успешно развивающаяся торговля сельскохозяйственными продуктами сделала приморские города славянского племени хорватов, например, Задар, Сплит, Дубровник, Бар и др. опасными конкурентами для Венеции. Торговое соперничество нередко приводило к вооруженным столкновениям. Справедливости ради надо отметить, что победа чаще доставалась славянам. Венецианские города часто были вынуждены покупать право морской торговли в бассейне Адриатики. В X в. крупнейшие города славян - Задар, Дубровник - заключили с рядом стран торговые договоры. И только междоусобицы среди феодальных группировок погубили Хорватское государство, потерявшее в начале XI в. свою независимость.

Все эти исторические факты убедительно свидетельствуют о том, что славяне в VI-XI вв., в период перехода к феодализму уже были отличными мореплавателями, хорошо известными во многих странах Черноморского, Средиземноморского, Балтийского и Северного бассейнов. Таково начало морской истории.

Сейчас же, история Российского флота насчитывает далеко не 300 лет (это возраст флота регулярного), а намного больше. Необходимо эту историю изложить по возможности обстоятельнее, чтобы знать ее и гордиться ею, имея в виду, что сила флота, способность достойно защищать морские границы Отечества находятся в прямой зависимости от большого комплекса условий, составляющих морскую мощь государства.¹

¹ Три века Российского флота (т.т I-III) Колл. Авторы - В.Д. Доценко, Б. И. Родионов, Г.Г. Костев и др. - СПб Логос, 1996.

ГЛАВА I

ПЛАВАНИЕ ВОСТОЧНЫХ СЛАВЯН И РУССКИХ МОРЕХОДОВ В ДРЕВНИЕ И СРЕДНИЕ ВЕКА

1. Морские походы восточных славян

Документы и памятники глубокой древности говорят, что уже в III-VI вв. н. э. Восточные славяне, наши предки, плавали по Черному и Средиземному морям. В частности, византийские источники достаточно точно и ярко описывают поход восточных славян в 269 г. н. э. на Афины, Коринф, Спарту, во время которого достигли они также Крита и Кипра¹. Поход этот для тех времен был длительным, сложным и трудным. Однако он оказался по силам славянам. И это неудивительно, ибо славянские племена, населявшие тогда Восточно-Европейскую равнину, уже овладели не легким искусством плавания по рекам и озерам, служившим им не только источником питания, но и естественными путями сообщения и связи. Недаром именно на берегах рек, прежде всего, селились основные массы людей, на них появлялись первые города и селения славян. Во время естественных миграций постепенно племена славян перемещались к устью рек, к побережьям морей. С неизбежностью в этих местах возникло мореплавание. Сначала славяне освоили пути по Хвалынскому (Каспийскому), Русскому (Черному), Азовскому, а затем и Средиземному морям.

Наиболее дальние и продолжительные, в полной мере свидетельствующие уже о появлении флота – т.е. комплекса из судов, причалов, и, разумеется, - умелых мореходов, способных водить суда по тихому и бурному морю, причем днем и ночью, такие походы восточных славян в Средиземное море становились все более частыми еще в VI в. н.э.

Это обуславливалось важными изменениями в жизни славянского общества: развивались производительные силы, родовой строй достиг высшего расцвета, возникли неизбежные противоречия, неравенство людей, разбившее их на богатых и бедных, на сословия высокие и низкие, и т. п. Шел процесс имущественного расслоения, а, значит, и зарождения классов. Появлялись излишки продукции, которые следовало реализовать, в том числе и за рубежом, за пределами обитания племени.

В ходе освоения новых земель многочисленные славянские племена продвигались, прежде всего, из северных районов на юг, к границам Византийской империи. Так уж сложилось исторически. Во время передвижения прибрежными степными районами они подвергались нападениям со стороны кочевых племен. Такие угрозы заставляли их создавать племенные союзы славян.

Византийские летописцы именовали славян, живших в районах гра-

¹ Горшков С. Г. Морская мощь государства. М. Воениздат, 1976, с. 115

ничивших с империей, склавиными и антами. Склавины обитали на просторах между Верхним Дунаем и Днестром, анты - между Днестром и Доном. Жившие к северу от Византии славянские племена вместе с тем и сами подвергались нападениям византийцев, стремившихся покорить свободлюбивые славянские племена и обратить их в рабство¹.

В ответ на это славяне, начиная с периода властвования византийского императора Юстиниана (527-565годы), предпринимали не один сухопутный и морской поход против своих противников, пройдя всю Византию с севера на юг, от Дуная до Древней Спарты. Славянский флот совершал походы по морям, омывающим Грецию. С великим трудом отразив нападение антов, византийцы поставили на Дунае 80 укреплений, призванных впредь задерживать воинственных северных соседей.

Исторические данные говорят, что еще в 540 г. Анты, напав на Константинополь, сожгли его дотла. В 540г. в Византию вторглись склавины, а в 550-551 гг. славянские войска заняли ряд городов Македонии и Фракии. В 577 г. они вновь подвергли разорению города Македонии, Фракии и Фессалии. Потом были походы в 581, 585, 586-587гг. н. э. Правда, не всегда удачные. В 90-х годах VI в. в районе Доростола (нынешняя Болгария) Византия разбила войска славянских князей Ардагаста и Мусокия. Но славяне умели делать из неудач выводы.

В 597 г. при очередном боевом столкновении был убит словенский вождь Пирагаст, и тогда словене, осадив Фессалоники, разрушили его до основания, применив тараны и камнемётные машины. А в 610 г. н. э. повторили осаду Фессалоник, приведя к его стенам свой лодейный флот. Это говорит о явном совершенствовании военной организации славян и их вооружения.

Укрепившись на берегах Дуная, Днестра, Черного и Азовского морей, славяне вскоре становятся искусными мореплавателями и ходят вдоль берегов морей. По мере накопления опыта, они вышли в море открытое, где, встречая свирепые штормы и шквалы, научились преодолевать их. Затем устремились через проливы в Средиземное море, где их привлекали более мягкие климатические условия, да и богатства дальних народов и стран.

Уже в VII в. на берегах Адриатического моря возникает “славянская Венеция” - Дубровник. Усиливается борьба за “место под солнцем”.

Один из наиболее дальних и успешных средиземноморских походов состоялся в 623 г. н. э. После длительного перехода славяне высадились на о. Крит и в жаркой схватке разгромили византийский гарнизон².

В 626 г. славянский флот подошел к Константинополю уже вместе с союзниками - аварами. Было удачно выбрано время: император Ираклий воевал в Малой Азии с персами. Славянский флот блокировал город с моря и высадил десант. После 7-дневной осады нападающие пошли на штурм. К

¹ История СССР с древнейших времен до наших дней. Т. I. М. Наука, 1966 с. 340-346

² История военно-морского искусства. Т. I. М. , Воениздат, 1953, с. 65-66

сожалению, сил не хватило, и славяне на своих судах вернулись домой, приобретая новый опыт осад, штурмов и плаваний.

А в 642 г. Славянский флот обрушился на побережье Южной Италии, до того пройдя тысячи миль Черным, Эгейским и Средиземным морем.

Таким образом, уже в те далекие времена наши предки славяне показали себя не только искусными моряками, способными осуществлять длительные плавания по Черному и Средиземному морям, но и прекрасными воинами, умеющими высаживать десанты и успешно вести военные действия, как на море, так и на суше. О признании высоких боевых качеств славянских воинов свидетельствуют приглашения некоторых из них Византией на ответственные командные должности в своем сухопутном войске и флоте.

Так, в 469 г. ант Анангаст командовал фракийскими войсками. Начальником всех византийских гарнизонов по Дунаю в VI в. был ант Хвалибу, а Доброгаст возглавлял Черноморскую эскадру¹.

Позднее морские походы восточных славян по Черному и Средиземному морям были связаны уже с возникновением государства славянского - Руси - и выходом ее на международную арену.

Кстати, первое упоминание о народе рос, или рус, относится к VI в. Обитали русы в лесостепном земледельческом районе на берегах реки Рось.

В VI в., когда образовался союз славянских племен, он получил название Руси, или Русской земли. В дальнейшем в этом союзе племен произошло возвышение племени полян, территориальным центром которых был Киев. Русы унаследовали от своих предков искусство плавания на судах по рекам и морям. Это им вскоре пригодилось во взаимоотношениях с Византией.

По свидетельству многих современников, славяне были храбрыми и мужественными воинами. Император Византии Маврикий (582-602) - автор специального руководства "Стратегион" по ведению боевых действий против славян, отмечал, что "их (славян, В. Г.) никаким образом нельзя склонить к рабству или подчинению".

Другой современник - древнесирийский автор - характеризует русов, писал: "Народ этот могущественный и телосложение у них крепкое, мужество большое"².

Как уже было отмечено, Русь с момента своего образования подвергалась нападениям византийцев. В ответ на это русы предпринимали крупные морские и сухопутные походы против черноморских владений Византийской империи.

В одном из стариннейших отечественных письменных источников - "Житии Стефана Сурожского" - рассказывается, что один из новгородских

¹ Мавродин В. В. Начало мореходства на Руси, с. 15

² История СССР с древнейших времен до наших дней, Т. I., с. 348

князей в конце VIII в. прошел на своих судах до Керченского залива, овладев византийскими колониями от Корсуня /Херсонеса/ до Корча /Керчи/, в том числе и богатейшим городом Сурож /Судак/.

В другом источнике - “Житии преподобной Афанасии” - говорится о том, как в 813г. русы предприняли длительное плавание по Черному и Средиземному морям и успешно высадили десант на остров Эгину в Эгейском море¹.

Таким образом, исторические факты показывают, что русское мореходство в Черном и Средиземном морях, во всем Средиземноморском бассейне возникло не в IX в., как утверждали приверженцы норманской теории, а в VI-VII вв.

2. Плавание мореходов Киевской Руси.

В период VIII-X вв. н.э. началось активное государствообразование славян. В VII в. в Западной Македонии образовалось княжество Склавиния, в Нижней Мессии - Союз семи славянских племен (Болгарское царство), в IX-X вв. у южных славян появились еще и Хорватия с Сербией, а у западных - Великоморавское, Чешское и Древнепольское государства. Восточные славяне в этот период объединились в древнерусском государстве Киевская Русь. Именно с ним и связано дальнейшее развитие мореплавания русов.

Возникшая на рубеже VIII-IX вв. Киевская Русь просуществовала как раннефеодальная монархия до второй четверти XII в. По своему характеру это было военное государство. Оно представляло собой политическую организацию племенной знати во главе с князем, орудием которого являлось военная дружина. Социальной базой Киевской Руси была сельская община, позволившая созывать ополчение племен для отпора врагу.

Молодому, только что сложившемуся древнерусскому государству пришлось вести ожесточенную войну с могущественной Византийской империей и многочисленными кочевыми племенами. Для защиты своих территорий от посягательств Византии, обеспечения безопасности торговых путей и отражения опустошительных набегов хазар и печенегов Киевская Русь обладала сильной по тому времени армией, включавшей дружину и ополчение. Основой войска Киевской Руси являлась дружина, состоявшая из воинов-профессионалов. В ополчение входили простые люди - смерды и жители городов.

Для морских походов создавался ладейный флот. Каждая ладья представляла собой самостоятельную боевую единицу, ее личный состав (40 воев) разбивался на десятки. Ладьи объединялись в отряды, составлявшие флот во главе с князем. Численность флота определялась целями и задачами походов. Иногда она достигала нескольких сот и даже несколь-

¹ Морской атлас. Т. 3. , Ч. I. , описания к картам. Изд. ГИД ВМФ. 1959, с. 51

ких тысяч судов.

Русские воины использовали ладьи двух типов. Более ранней была ладья набойная - моноксил. Для больших походов в основном применялись ладьи морские, корпус которых целиком был досчатым. Их появление в IX-X вв. было значительным шагом в судостроении, так как размеры корабля не зависели от величины колоды дерева, из которого изготавливался моноксил. Двигались ладьи при помощи весел или одного прямого паруса. Эти суда были легкими и маневренными, приспособленными для плавания, как по рекам, так и по морям. На них русские предпринимали далекие средиземноморские походы, вели успешные боевые действия против флота Византии.

Как мы уже отметили, в 813г.н.э. русы совершили набег на о. Эгина (Эгейское море), в 835г. - на Амастриду, разорили Малоазийское побережье Понта Эвксинского. В 40-х годах IX в. русские купцы плавали по Дону и Волге в Хвалынское (Каспийское) море, в Византию - по Черному морю, имея с византийцами договор о дружбе. Но в 860 г. те допустили грубое нарушение договора «между Русью и Греки». И тогда 200 (по иным данным - 260) ладей русов осадили Константинополь и две недели держали его в страхе.

Исследуя эти исторические факты, английский историк Фред Джейн в конце XIX в. отмечал: «Существует распространенное мнение, что русский флот основан сравнительно недавно Петром Великим. Однако в действительности он по праву считается более древним, чем британский флот. За сто лет до того, как Альфред построил первые английские корабли, русские уже бились в отчаянных морских битвах, и тысячу лет назад лучшими моряками своего времени были русские».¹

Все походы мореплавателей Киевской Руси (и военные, и торговые) были связаны с великим водным путем «из варяг в греки», сложившимся в IX в. и соединившим «море Варяжское» (Балтийское) с «Русским морем» (Черное), а через Керченский пролив, Дон и Волгу - с морем Хвалынским (Каспийское).²

Значение этой водной артерии в экономической жизни Древней Руси было исключительно велико. Она как бы соединила в единое целое два крупнейших центра Русского государства - Киев и Новгород.

Это было тем более важно и жизненно необходимо, что именно в IX в. произошло объединение южной и северной групп восточных славян: Киевской и Новгородской - в единое Древнерусское государство с центром в Киеве. Оно охватывало огромную территорию от среднего течения Днепра на юге, Днестра и верховьев Вислы на западе до верховьев Северной Двины на севере и среднего течения Оки на востоке. Новгородцы были прекрасными воинами и мореходами.

¹ Jane, Fred T. The Imperial Russian Navy. It's Past, Present and Future. London, 1899, p.22

² Мавродин В.В. Русское мореходство на южных морях. Симферополь, Крымиздат, 1955, с.58.

Купцы Киева имели также возможности вести торговлю с племенами, обитавшими на берегах Варяжского и Белого морей, а купцы Новгорода торговали с Киевом и странами Средиземноморья.

По пути «из варяг в греки» осуществлялись торговые связи древнерусского государства с Византией и другими странами средиземноморского побережья.

Следуя по этой водной артерии, русские люди сталкивались с большими трудностями. Им приходилось преодолевать коварные днепровские пороги, отражать нападения печенегов. Выйдя из устья Днепра, мореходы вступали в единоборство со стихией Черного моря. Сложный и опасный морской переход в Константинополь занимал несколько недель. Доставленные товары продавались на торжищах «второго Рима». Через месяц-другой, закупив все необходимое, русские отправлялись в обратный путь с таким расчетом, чтобы к осени возвратиться на родину.

Торговые связи Киевского государства с Византией становятся еще более тесными со второй половины IX в. С ростом экономического могущества Руси увеличивался объем ее заморской торговли. При этом купцы Руси стремились продавать свои товары в странах с наиболее высоким уровнем развития ремесла, где получали изделия, которые у себя еще не производили. Русские купцы привозили в столицу Византийской империи мед, меха, воск, оружие, а покупали в Константинополе шелковые ткани, изделия из золота, серебряную парчу, вина, фрукты, пряности.

Частые плавания русских по Черному морю дали основание народам, населявшим берега Средиземноморского бассейна, назвать его Русским морем. В этой связи определенный интерес представляет «Книга путей и государств» арабского писателя Ибн-Хорудбега, вышедшая не позднее 846г. В ней рассказывается о плаваниях русских по Черному морю и торговых связях с Константинополем. «Что касается русских купцов - а они суть племя славянское, - то они, - говорится в книге, - направляются из отдаленнейших концов Сакалаба к морю Русскому и продают там бобровые меха и горных лисиц, а также и мечи».¹

Другой восточный писатель - Аль-Масуди в своих «Золотых лучах» (940 г.) также считает Черное море русским (море Нантас). Никто, кроме русских, говорится в «Золотых лучах», «не плавает по нему, и они живут на одном из его берегов».

Но не всегда отношения Киевского государства с Византией были мирными. Захватнические устремления империи нередко приводили к конфликтам, вызывали резкое противодействие Киевской Руси. В ответ на византийскую агрессию русские князья неоднократно предпринимали морские походы. Их ладейный флот, используя свое преимущество в маневре, смело вступал в абордажный бой с тяжелыми неприятельскими кораблями и часто выходил победителем.

¹ Левченко М.В. Очерки по истории русско-византийских отношений. М., Изд-во АН СССР, 1956, с.45.

В частности, именно так произошло в упомянутом походе 860 г., когда император Византии Михаил III вел боевые действия в Малой Азии против арабов, а Киевская Русь, используя удачный момент, предприняла морской поход на Константинополь. Ее ладейный флот в составе 200 (260) ладей открыто вошел на рейд на закате солнца и высадил на берег десант, который в окрестностях Константинополя провел ряд успешных боев. Затем русский флот направился в Мраморное море, где удачно атаковал Принцевы острова.¹ Этот поход показал возросшую мощь древнерусского государства. Он заставил Византию считаться с Русью, как самостоятельной политической силой.

Вскоре империя вынуждена была заключить с Киевской Русью равноправные договоры. После похода 860 г. между двумя государствами установились мирные отношения.

Но в начале X в. они снова обострились. В 907г. молодое русское государство, стремясь прочно утвердиться на берегах Черного моря и покончить с гегемонией Константинополя в средиземноморской торговле, предприняло против Византии большой поход. Князь Олег (882-912), решив воспользоваться неудачами империи в войне с арабами, собрал огромное ополчение. Поход осуществлялся им по суше и морю. Флот князя насчитывал около 2000 судов, на каждом из которых находилось по 40 человек.²

Высадившись на греческом берегу, русская рать приготовилась к штурму Константинополя. Видя огромные силы русов, Византия вынуждена была запросить мира. Предание гласит, что греки через своего посла попросили князя: «Не губи города, дадим тебе дани какой захочешь».

Олег потребовал по 12 гривен на каждый корабль и отдельно дань для русских городов. Византия вынуждена была принять эти позорные для достоинства Восточной Римской империи условия. Русские купцы получили право беспошлинной торговли с Константинополем и другие льготы. Император Византии Лев VI, поцеловав крест, обязался выполнять условия договора. Князь Олег и его военачальники «клялись по русскому закону: оружием, Перуном, богом своим, и таким образом утвердили мир».

Вот как рассказывается о походе князя Олега в «Повести временных лет»: «В год 6415 (907) пошел Олег на греков, оставив Игоря в Киеве... пошел на конях и кораблях; и было кораблей числом 2000. И пришел к Царьграду; греки же замкнули Суд (пролив, В.Г.), а город затворили. И повелел Олег своим воинам сделать колеса и поставить на них корабли. И с попутным ветром подняли они паруса и пошли со стороны поля к городу. Греки же, увидев это, испугались и сказали через послов Олегу: «Не губи города, дадим тебе дани какой захочешь»... Царь Леон и Александр заключили мир с Олегом, обязались уплачивать дань... И повесил щит свой на воротах в знак победы, и пошли от Царьграда».

¹ Висковатов А.В. Обзор морских походов русских. М., Воениздат, 1946, с.6.

² Повесть временных лет. п.1, М.-Л., Изд-во АН СССР, 1950, с.24.

В связи с тем, что после заключения мира расширились контакты Руси с Византией, в сентябре 911 г. по инициативе византийцев был впервые в истории подписан договор, которым регламентировались отношения между русскими людьми, находившимся в Константинополе, и греками. В договоре содержались взаимные обязательства по оказанию помощи купцам и кораблям.

Одна из статей договора гласила: «Те из русских, которые захотят служить императору греческому, вольны это сделать».¹

Русских воинов, храбрых и выносливых, греческое государство охотно принимало на службу, причем они получали большее содержание, чем моряки-византийцы.

История содержит свидетельства того, что, например, в 936 г. русские воины в составе византийского флота ходили к берегам Италии против лангобардов. В том же году девять русских кораблей с 629 воинами на борту участвовали в экспедиции греческого флота на остров Крит² и т.д.

К середине X в. Византии удалось улучшить свое внешнеполитическое положение. Этому способствовала ее победа в решающем сражении над арабским флотом. В результате военных успехов империя смогла расширить свои сухопутные границы. Теперь она поставила вопрос об аннулировании договора 911 г. с Киевской Русью.

Нарушение условий этого договора послужило причиной морского похода, предпринятого в 941 г. преемником Олега князем Игорем (912-945). Поход, правда, был неудачным. В морском бою русские понесли большие потери, так как противник впервые применил против славян новое оружие - «греческий огонь», - горючую смесь, воспламенявшую корабли.

Князь Игорь, возвратившись в Киев, начал готовиться к новому походу на Византию. В 944 г. он собрал огромное ополчение и отправился «на греки».

“На этот раз, - повествует летописец, - Игорь, подобно Олегу, собрал много войск и выступил в поход на ладьях и конях, чтобы отомстить за прежнее поражение”³. Русское войско снова угрожало империи с моря и суши.

О походе Игоря в «Повести временных лет» сказано так: «В год 6452 (944) Игорь же собрал своих воинов многих... и пошел на греков в ладьях и на конях, стремясь отомстить за себя. Услышав об этом курсунцы послали к императору Роману со словами: «Вот идут русские, без числа кораблей их, покрыли море корабли»... Услышав об этом, царь прислал к Игорю лучших бояр с мольбою: «Не ходи, но возьми дань, какую брал Олег, прибавлю и еще к той дани».

Игорь, посоветовавшись с дружиной, принял это предложение. Взяв

¹ Соловьев С.М. История России с древнейших времен, Т. I., с. 144.

² Гришин Ю.А. История мореплавания. М., “Транспорт”, 1972, с. 24.

³ Соловьев С.М. История России с древнейших времен. Т. I., с. 175.

дань у греков золотом и поволокой (шелками), он возвратился в Киев.

Обычно Византийское правительство в сношениях с соседними народами стремилось монополизировать торговлю в своих руках, чтобы безраздельно господствовать на Черном море и поставить в политическую зависимость, прежде всего, славянское население. Однако в отношении Киевской Руси ни одно из этих требований не имело успеха. Киевская Русь в войнах на суше и на море не раз одерживала победы и, хотя терпела отдельные неудачи, сумела отстоять в борьбе с могущественной Византией свои экономические и политические интересы.

Главная заслуга в этом по праву принадлежала флоту Киевской Руси.

Следует подчеркнуть, что основной целью русских морских походов являлся не грабеж, а разрешение определенных экономических и политических задач, чем русы коренным образом отличались от норманнов, имевших самоцелью захват добычи и рабов.

В конце 944 г. между Россией и Византией был заключен новый мирный договор. Правда, по сравнению с договором 911 г. он был менее выгоден для Киевского государства: по нему с русских купцов взималась пошлина. Кроме того, количество шелковых тканей, которые могли быть куплены на рынках Царьграда, ограничивалось. В целом же этот договор для Руси имел большое значение, так как он закреплял право торговли русских купцов с Византией и странами Средиземноморья. Договор содержал статьи о взаимной помощи.

Для ослабевшей Византии это было очень важно. Русь обычно честно выполняла свои обязательства. Так, основываясь на том договоре, в 961 г. русские воины оказали помощь грекам в военных действиях против острова Крит.

Походы Олега и Игоря свидетельствовали о возросшем могуществе Киевской Руси. Особенно усилилось древнерусское государство при князе Святославе (965-972). В 965 г. он предпринял поход против Хазарского каганата, закончившийся полным разгромом этого государства и взятием его столицы Итиль. Затем мореходы Руси совершают блистательные походы по Средиземному морю в торговых целях. Арабский писатель Ибн-Ходналь свидетельствует, что после разгрома Хазарского каганата русы тотчас же отправились в «Рум» (Византию) и «Андалус» (Андалузию).¹

Чтобы достигнуть испанской Андалузии, русские моряки должны были пересечь Черное море, Босфор, Мраморное море, Дарданеллы, Эгейское море, все Средиземное море, пройти через Гибралтар и выйти в Атлантический океан.²

Вне сомнения, столь дальние походы могли совершать только искусные, опытные и мужественные мореходы, какими уже тогда были наши предки.

Усиление Киевского государства, границы которого с востока на за-

¹ Мавродин В.В. Русское мореходство на южных морях, с.69.

² Мавродин В.В. Русское мореходство на южных морях, с.69-70.

пад вплотную подошли к владениям Византийской империи, а также попытки русских князей завладеть главными морскими путями шли вразрез с интересами греков. Но ведь кроме этого была в конце 60-х годов X в. для Византии еще одна опасность: ей угрожало сильное Болгарское царство.

Стремясь ослабить своих врагов, Византия решила столкнуть одних «варваров» с другими, чтобы воюющие стороны, ослабив друг друга в боях, не представляли опасности для Византии. С этой целью император не раз провоцировал Святослава к выступлению против дунайских болгар. Но русский князь не пошел на поводу у Византии. Он ставил перед собой далеко идущие цели - объединить дунайских и днепровских славян в один союз, направленный против Византии. С этой целью в 968 г. дружина, насчитывающая в своем составе 60 тыс. воинов, на ладьях спустилась по Днепру в Черное море и вошла в Дунай.¹

Высадившись на берег, русские заняли около 80 городов, в том числе крупные по тем временам Переяславец и Добруджу. Эти успехи русских воинов объясняются тем, что большинство населения Болгарии, недовольного захватнической политикой Византии, поддерживало Святослава.

Многочисленные победы русских сильно встревожили Византию. Ее планы на ослабление длительной войной Руси и Болгарии рухнули. Чтобы заставить Святослава уйти с Балкан, империя спровоцировала нападение печенегов на Киев, а одновременно с этим греческая флотилия из трехсот судов подошла к устью Дуная, чтобы отрезать русским пути отступления морем. Дальнейшие военные действия сложились неблагоприятно для завоевателей Болгарии. С греками было заключено вынужденное перемирие. Русский флот получил возможность возвратиться на Русь. Но на пути домой на ослабленную боями и невзгодами дружину напали печенеги и разбили ее.

Возвратившись с малой частью дружины в Киев, Святослав разбил и отогнал печенегов.

В 969 г. он предпринял второй успешный поход на Балканы, в результате которого Русь заключила с Болгарией военный союз против Византии. Русско-болгарские войска взяли Филиппополь (Пловдив) и приблизились к Константинополю. В битве под Андрианоподем они нанесли поражение грекам, но и сами понесли значительные потери. Это вынудило их заключить перемирие с империей. Святослав возвратился на Дунай.

Заключенный с Византией мир позволил русским купцам по-прежнему совершать большие мореплавания. По свидетельству русских мореплавателей, в период 970-971 гг. русские купцы плавали до Александрии, торговали в Северной Африке и Испании.

Но перемирие не наладило дружеских отношений Византии с Киевской Русью.²

¹ Морской атлас, Т.3., ч.1, описание к картам, с.53.

² Гришин Ю.А. История мореплавания, с.24.

В апреле 971 г. войска императора Иоанна Цимисхия вторглись в Болгарию. Сотни греческих кораблей вошли в устье Дуная с целью заблокировать русский флот. Боевые действия проходили с переменным успехом и закончились подписанием мирного договора.

Между тем Киевское государство, выполняя условия договора, и впредь не раз оказывала военную помощь грекам. Например, по заключенному в 988 г. договору 6 тыс. русских воинов были направлены для поддержки войск греков, участвовавших в подавлении мятежа малоазиатской византийской армии. Этот отряд постоянно пополнялся, и русские воины совершили в составе византийского войска несколько походов: в 1009 и 1019 годах. Русские мореходы в составе византийского флота совершили также несколько походов по Средиземному морю. В 1025 г. - в Италию, в 1038-1042 гг. - в Сицилию. Однако отношения между Киевской Русью и Византией опять стали ухудшаться, так как империя, недовольная ростом могущества Киевского государства, не оставляла попыток подчинить Русь своему влиянию, и это встречало сопротивление русских, не желавших терять своей независимости. Взаимоотношения Руси и Византии значительно осложнились после того, как русские купцы и воины были высланы из Константинополя, а в 1043 г. один из русских представителей даже был злодейски убит. Терпение русских иссякло.

Князь Ярослав Мудрый (1015-1054), собрав большое войско, снарядил и направил против Византии флот, насчитывающий 400 малых и больших ладей, на которых разместилось более 20000 воинов. Русские под командованием Владимира (сына Ярослава) неожиданно для греков появились перед Константинополем. Владимир сначала попытался вести мирные переговоры, чтобы заставить Византию выполнять договорные обязательства по отношению к Киевской Руси. Но император отверг его требования. Более того, русский ладейный флот был атакован тремя большими неприятельскими кораблями. Ладьи, несмотря на применение противником «греческого огня», под градом стрел окружили вражеские суда. Русские моряки специальными бревнами, наподобие таранов, стали пробивать борта вражеских судов. Тогда византийский император ввел в бой весь свой флот. Но главного сражения не произошло, так как в это время разразился сильный шторм. Шторм разбросал ладьи, и греческий флот, состоявший из тяжелых трирем (галер), без труда одержал победу. Искавшие спасения на берегу, русские воины в районе Варны были наголову разбиты византийскими войсками, 800 человек из них попали в плен и были ослеплены. Только незначительная часть ладей, на одной из которых находился князь Владимир, смогла повернуть к родным берегам. И хотя русские воины, используя высокую маневренность своих ладей, уничтожили 14 греческих судов, посланных за ними в погоню, эта незначительная победа, конечно, ни в коей мере не компенсировала огромных потерь, хотя князь и русские воины с богатой добычей и пленными возвратились

на родину.¹

Это был последний морской поход, предпринятый Киевским государством против Византийской империи.

Следует подчеркнуть, что бесчисленные морские походы киевских дружин способствовали укреплению могущества Древней Руси, превращению ее в одно из самых сильных государств средневековой Европы.

«Старинные карты России, - писал К. Маркс в своей работе «Тайная дипломатия XVIII в.» - будучи раскрыты перед нами, обнаруживают, что эта страна некогда обладала в Европе даже большими размерами, нежели те, которыми она может похвалиться ныне... Нам указывают на Олега, бросившего против Византии 88000 человек и продиктовавшего, укрепив свой щит в качестве трофея на воротах этой столицы, позорные для достоинства Восточной Римской империи условия мира. Нам указывают также на Игоря, сделавшего Византию своей данницей, и на Святослава, похвалившегося: «греки доставляют мне золото, драгоценные ткани», и, наконец, на Владимира, завоевавшего Крым...»²

Подводя определенные итоги этого этапа развития страны и флота, отметим:

- имея сильный флот, Киевское государство могло эффективно противодействовать Византии, которая стремилась подчинить себе Киевскую Русь, закрыть ей доступ в Средиземное море, сделать киевских князей послушным орудием в своей захватнической политике на Балканах. Морские походы против Византийской империи киевскими князьями обычно предпринимались с целью защиты традиционных торговых путей Руси по Черному и Средиземному морям.

Плаванья и сражения русских моряков в Средиземноморском бассейне в период становления и расцвета древнерусского государства яркими страницами вошли в историю нашей Родины.

Итак, последний поход славян против Византии не принес большой удачи. Однако он остановил экспансию византийцев, заставил их считаться с новым государством на берегах Черного моря, считаться с его интересами и его морской и военной мощью.

Прошло десять лет, прежде чем между Византией и Русью снова восстановились нормальные добрососедские отношения...

¹ Русское военно-морское искусство. М., Военно-морское изд-во, 1951, с.18-19.

² К.Маркс. Тайная дипломатия XVIII века. - М., 1955

ГЛАВА II

ОТ РУСИ КИЕВСКОЙ ДО РОССИИ

1. Плавания на Балтике, Каспии, Севере.

Единое Древнерусское государство - Киевская Русь, сформировавшееся в IX в., просуществовало недолго. Уже вскоре после смерти Ярослава Мудрого (978-1054 г.г.) Киевское государство распалось на несколько феодальных княжеств.

Это не могло не сказаться на развитии внешних экономических связей и, разумеется, на мореплавании русских. Теперь морские походы значительно осложнились. И все-таки русские купцы продолжали вести оживленную торговлю с заморскими странами. Великий водный путь «из варяг в греки» по-прежнему оставался одним из главных маршрутов русских купцов. Так же, как и раньше, летом купеческие ладьи, груженные мехами, воском, медом, начинали свой путь к Черному морю, а осенью возвращались с золотом, серебром, дорогими тканями. Русских купцов не особенно смущало, что путь стал более опасным - ведь кроме привычных нападений печенегов в районе днепровских порогов, теперь прибавились набеги половцев, захвативших уже огромные степные районы, прилегающие к морю.

Теперь, с раздроблением Руси, во второй четверти XII в., среди других княжеств выделялось размерами и мощью Новгородское.

Следует заметить, что еще в X веке новгородцы завоевали северо-восточную часть так называемой страны Биармии, включающей Архангельскую, Вологодскую, Пермскую и Вятскую земли. А в «Повести временных лет» дана конкретная дата – 1096 год – когда новгородцы пришли в Печору и Югру.

Известный путешественник А.Э. Норденшельд писал: «Поморы появились на Крайнем Севере Европы в X – XI вв. в то время, как норвежцы в Финмарке – лишь в XIII веке». Это положение подтверждается в книге И.И. Галенко «Курс - Север» (Мурманск, 1978 г., стр. 93), что, мол, в XI – XII вв. новгородцы заходили на север дальше, чем другие европейские народы, в том числе и норманны.

В XII веке новгородцы вышли к Белому морю, достигли Кольского залива, образовали ряд поселений на западном берегу Онежского и Двинского заливов, основали монастырь Михаила Архангела, Колу, стали совершать прибрежные, а потом более дальние походы. Кстати, с XII в. они уже имели магнитный компас – магнитную иголку на поплавке, а с XIII века – еще и картушку.

«История карты Белого моря» (1982 г.) подчеркивает, что, как говорят норвежские документы 1200 года, появились русские суда близ норвежских владений. Именно в XII – XIII вв. практически ими был открыт

Северный морской путь.

Однако вернемся к Новгородскому княжеству XII века.

Именно в нем в результате восстания народа в 1136 г. Новгородская Русь получила общественное устройство в форме вечевого феодально-боярской республики. В ее состав входили территории у Ладожского и Онежского озер, реки Невы, юго-восточное побережье Финского залива, а также города Ладога, Корела, Орешек и др. Она занимала выгоднейшее географическое положение на знаменитом волховско-днепровском водном пути, соединявшем Балтику с Русским (Черным) и Хвалынским (Каспийским) морями. Естественно, что «господин Великий Новгород» имел широкие торговые связи и был одним из самых крупных и богатых городов мира.

К.Маркс писал по этому поводу: «В X веке его (Новгорода - В.Г.) торговля распространялась до Константинополя, а в XII веке его корабли ходили в Любек; его жители сквозь дремучие леса проложили себе путь в Сибирь; неизмеримые пространства между Ладожским озером, Белым морем, Новой Землей и Онегой были ими несколько цивилизованы...»¹

Новгородские купцы вели торговлю со Швецией, с прибалтийскими городами Германии и Дании. В Висбю (о. Готланд), в Сигтуне (Швеция), в Линданисе (ныне Таллинн) возникли поселения новгородских купцов, а в Новгороде - торговые дворы немецких и шведских купцов. Правда, при этом шведские и датские корабли нередко нападали на суда новгородских купцов...

Итак, в двух районах торгового мореплавания россиян совершались на них разбойные нападения. Поэтому даже в период распада единого древнерусского государства многие князья объединяли свои усилия для обеспечения безопасности караванных путей купцов, высылали навстречу караванам купеческих судов отряды воинов.

Необходимо было не только объединять усилия, но и совершенствовать своё оружие. В частности, - суда, на которых отправлялись в путь и купцы, и воины.

В 1151 году на Руси впервые появилась палубная лодья. Такое судно применил на Днепре киевский князь Изяслав Мстиславович. Летописец так описывает это событие: «Исхитрил Изяслав лодьи дивно беша бо в них гребци невидимо, токмо весла видите, а человек невидим... лодьи покрыты досками, а борцы стояще горе в бронях и стреляюще...»

Кстати, этот вид лодьи был взят на вооружение и новгородцами.

История помнит два особо крупных случая встреч купеческих флотилий большими дружинами воинов различных княжеств Руси в 1168 и в 1170 годах. Плаванья славян продолжались, несмотря ни на что, - и по Черному морю, и вдоль Крымского полуострова, и по Азовскому морю. Известны, например, свидетельства о морских походах русского монаха

¹ Архив К.Маркса и Ф.Энгельса. М., 1946, Т.8, с.156.

Никона, прошедшего в 1059 году по Черному морю от Днепра до Тмутаракани и обратно. А через Крым русские купцы и тогда вели торговлю хлебом с турками. Оживленным был морской путь по Черному морю от Дуная к Днепру - это русские, жившие на Дунае, приходили в Олешье (устье Днепра), затем по Черному морю, по Азовское морю уходили на Дон.

Однако мало кто знает, что русские купцы (новгородцы) еще в XI в. освоили еще один путь. «...русским был известен... морской путь вокруг Европы по Варяжскому и Северному морям, вдоль берегов Франции и Испании, по Средиземному морю в Константинополь».¹

Вместе с тем россияне осваивали и другой южный путь - на Каспий и в области, прилегающие к нему. Наиболее крупные походы (по восточным источникам) состоялись в 912-913 г.г., затем - в 943-944 годах и, наконец, в 968 году. Самым крупным был поход 943-944 годов, когда русские захватили город Бердаа. Рассказ об этом событии вел Ибн-Мискавейх, житель города, умерший через 87 лет после события, значит, знавший об этом со слов очевидцев. Русские, заняв город, оставались в нем шесть месяцев (по другой версии - год), причем большинство населения этого города на каспийском побережье перешло на сторону русов, ибо они не грабили, не насиловали, были справедливы к местному населению. «Народ этот (т.е. русы), - пишет он дальше, - могущественный, телосложение у него крупное, мужество большое, не знают они бегства, не убегает ни один из них, пока не убьет или не будет убит».² Некоторое время спустя, в 1175 году, русские на 72 ладьях снова появляются на Каспии, совершают набег на этот раз на город Шемаха и возвращаются домой с большими трофеями.

Таковы некоторые подробности из торгового и военного мореплавания русских людей в то сложное время. Ведь, как ни говори, а распад могучего огромного древнерусского государства на несколько удельных княжеств, нередко враждовавших друг с другом, вообще феодальная раздробленность и кровавые междоусобные войны, участвовавшие на Руси, ослабили государство, ранее бывшее столь крепким в экономическом отношении и сильным - в военном.

Кстати говоря, именно ослабление Киевской Руси явилось одной из главных причин, которые облегчили хану Батю и его татаро-монгольским ордам завоевание Руси и лишение ее выходов к южным морям.

Рассмотрим более подробно, однако, положение, сложившееся на Балтийском театре. Ведь, как пишет историк В.В. Мавродин, «Поморские славяне были такими же хозяевами Балтийского моря, как «дони» (датчане) и «свеи» (шведы). Смелые мореходы, они пробирались даже к бере-

¹ Морской атлас, описание к картам. Т.Ш., ч.1, с.54-55.

² Висковатов А.В. Краткий исторический обзор морских походов... СПб, 1994, с.11.

гам Англии, где были основаны славянские поселения».¹

Новгород был колыбелью северного мореплавания, поэтому именно с новгородцами связаны морские плавания русских по Балтике. А постольку поскольку Новгород с давних времен являлся важнейшим центром северной части пути «из варяг в греки», то новгородцы совершали свои плавания не только в южном направлении, т.е. к Черному морю, но и в западном - в Прибалтийские страны, и в северном - смело выходя в Белое море и Северный Ледовитый океан.

В XI в. новгородцы на ладьях освоили Поморский и Онежский берега, Соловецкие острова, Летний и Зимний берега Двинской губы, затем вдоль западного (Карельского) берега проникли в Кандалакшскую губу, освоили восточный (Теский) и юго-восточный берега Кольского полуострова. В конце XI в. новгородцы освоили весь северный берег (Мурманский или Норманнский) Кольского полуострова, открыли Мезенскую губу, впервые обогнули полуостров Канин и пошли к востоку, осваивая берег от Чешской до Печерской губы. Постепенно они проникли на Иртыш и низовье Оби...

Уже в XII в. Новгород установил прочные связи с немцами и шведами. Расширилась торговля с Готландом, являвшимся промежуточным пунктом важнейших путей морской торговли со шведскими, датскими, немецкими и готландскими купцами.

Северная часть пути «из варяг в греки», использовавшаяся новгородскими мореплавателями для выхода в Балтийское море, проходила по реке Волхов, затем, минуя стариннейший торговый центр новгородского княжества - Ладогу (ныне Старая Ладога), новгородцы плыли по Ладожскому озеру, а далее - по Неве в Финский залив к острову Котлину, где находилась стоянка русских лоцманов. Дальше путь лежал в Колывань (ныне Таллинн), большую часть населения которого составляли русские. Здесь суда оснащали для длительного перехода морем. Из Колывани морские пути вели в Финляндию, Швецию, к острову Готланду, в немецкие и датские владения. Сведения о плавании новгородцев на Готланд и в Данию в 1130 г. содержатся в летописях.

В Западную Европу из Новгорода везли меха, кожу, воск, коноплю; в Новгород – сукна, оружие, другие грузы. Торговое судоходство русских на Балтике имело свои особенности. По Волхову и Неве оно совершалось на плоскодонных судах, поскольку только на них можно было преодолевать речные пороги. А на море такие суда не были пригодны. Где-то у впадения реки Ижоры в Неву или у Васильевского острова имелись склады, где и приходилось перегружать товары на “заморские” лоды. На о. Котлин находилось становище новгородских лоцманов, услугами которых пользовались и русские, и заморские купцы.

Предполагается, что уже в то время Великий Новгород располагал

¹ Мавродин В.В. Русское мореходство на южных морях. Симферополь, Крымиздат, 1955, с.48.

организацией судовладельцев. А позднее, в связи с участвовавшими военными столкновениями, русские установили в устье Невы морскую стражу для своевременного оповещения о вражеских военных кораблях, идущих с моря.

Бурное развитие мореплавания славян на Балтике пришлось не по нраву прибалтийским купцам других стран. Несмотря на то, что и в Новгороде, и в крупнейших торговых центрах - на Готланде, в Швеции и Дании - существовали специальные купеческие представительства, помогавшие расширению торговых связей, начиная с середины XII в. вначале датчане, а затем и шведы совершают открытые нападения на русских купцов. В 1134 г. были перебиты новгородские купцы в Дании. В 1142 г. шведы на 60 судах напали на 3 русских лоды, но купцы сумели постоять за себя.

Что такое лодья? Это - основной вид боевых кораблей новгородцев, имевших длину 30 метров, ширину 5-6 метров. Ее борта обшивались досками, в корме и на носу оборудовались палубы, а под ними - помещения жилые и складские. Лодья оснащалась мачтой для паруса, рулем и веслами. Вооружение боевой морской лоды состояло из тарана и метательных машин. В экипаже лоды было по 50-60 человек, вооруженных пиками, мечами и топорами для абордажного боя.

Кстати говоря, те же лоды применялись и как суда купеческие. А еще новгородцы имели такие парусно-гребные суда, как шитики (наборные лодки грузоподъемностью до 30 тонн) и плоскодонные ладьи-ушкуи. Причем все эти новгородские суда ни в чем не уступали шведским.

В 1157 г. по приказу датского короля в Шлезвиге новгородские купцы были арестованы, а их суда и товары конфискованы. В мае 1164 г. 55 шведских судов с войсками напали на Ладогу, 4-дневной осадой потеснили местный гарнизон, и только вовремя подоспевшая из Новгорода помощь решительно изменила ход военных действий. Шведы потерпели поражение, потеряв 43 корабля. Лишь немногим из шведов удалось спастись бегством. Новгородцы, разумеется, не могли смириться с таким поведением соседей. В 1178 г. новгородцы сами напали на колонии шведов в Финляндии, разгромили их, захватили и увели в плен епископа, а потом казнили его. Большой морской поход против шведов русские вместе с эстонцами и карелами предприняли в 1187 году. Они переплыли Балтийское море, пробрались через проток Стокзунд, над которым впоследствии был построен Стокгольм, вошли в озеро Мелар и до основания разрушили многолюдный город Ситгуну, прежнюю столицу Швеции. В числе трофеев новгородцы увезли из Ситгуны городские медные ворота и поставили их в знак победы в своем Софийском соборе, где до сих пор они существуют, называясь шведскими.

В 1188 г. происходят новые нападения на русских купцов на Готланде и в Швеции. Дальнейшие торговые связи в таких условиях стали невозможны. Со следующего года торговля прекратилась, и русские гавани закрылись для шведских и готландских купцов. В 1191 году новгородцы

вместе с карелами ходили на кораблях против финнов, произвели там большие опустошения, сожгли город Або.

Еще с 1188 года расторгнув все дружеские отношения со шведами, новгородцы проложили себе новый торговый путь через Псков и Западную Двину. (Правда потом, уже в 1201 году, примирясь с давним своим неприятелем - шведами - возобновили новгородцы прерванную торговлю с ними из Волхова через Ладожское озеро, реку Неву и Финский залив, т.е. традиционный новгородский путь.)

Плавания русских по Балтийскому морю продолжались. Новгородские мореплаватели, пройдя на лодьях Финский залив, поворачивали на юг и, оставив Готланд далеко на западе, следовали вдоль южных берегов до Любека и других портовых городов Балтики. Морская торговля русских с немецкими купцами наносила серьезный материальный урон шведам и готландцам. Это заставило последних искать пути примирения. И в 1195 г. новгородский князь Ярослав Владимирович заключил мирный договор, по которому возобновлялась морская торговля между Новгородом и Готландом.

Однако полного возрождения устойчивых торговых связей, основанных на добрососедских отношениях и взаимном уважении, не произошло. Еще слишком свежими оставались в памяти русских кровавые расправы над мирными новгородскими купцами.

В 1198 г. новгородцы, эстонцы и карелы предприняли новый большой поход против шведов. Высадившись на южное побережье Финляндии, они овладели Або и другими крепостями. И тогда, стремясь сохранить свое господство над финнами, шведские феодалы поспешили заключить с Новгородом мир. Чтобы восстановить свои колонии в Финляндии, шведам потом потребовались десятилетия. Морской поход русских в 1198 г. явился заключительным этапом упорной борьбы русских за равноправное владение Балтийским морем, которая продолжалась в течение четырех столетий - с IX по XII вв. включительно.

К сожалению, распад Киевского государства и последовавший период феодальной раздробленности разобщили силы русских. В этот момент немецкие крестоносцы после почти полувековой борьбы с латышским народом основали свою колонию на юго-западе русских владений. В 1201 году, высадившись в устье Западной Двины, немецкие колонисты заложили город и крепость Ригу. Вскоре там был основан Ливонский орден меченосцев, на многие годы закабаливший и литовский народ. А в 1203 году, овладев эстонским городом Колывань (ныне Таллинн), они начали продвижение на восток. Это был новый и очень сильный противник.

Внутренние усобицы между русскими княжествами отодвинули далеко заботы о дальнейшем развитии и укреплении морской торговли с другими странами. Постепенно утратилось равноправное положение русских купцов во внешней торговле с иностранцами как на Черном море, так и на Балтике. Заключенный в 1201 г. договор о морской торговле между

Новгородом и прибалтийскими странами уже отдает предпочтение заморским, а не новгородским купцам. Так постепенно феодальная раздробленность привела русский народ к многовековой утрате вначале влияния на Балтийском море, а потом и к потере морских побережий Балтийского моря.

И в конце XIII в., и в начале XIV в. шведы и немцы еще не раз пытались покорить Новгород. Однако новгородцы успешно отражали нападения.

В 1217 году немецкие рыцари напали на пограничные новгородские владения и опустошили их. Новгородцы предприняли ответный военный поход и при активной помощи латышей и эстонцев нанесли захватчикам жестокое поражение.

В 1237 году русские княжества подверглись нашествию несметного монголо-татарского полчища. Ослабленные междоусобными войнами и безудержной эксплуатацией феодалами крестьян и ремесленников, княжества эти не смогли противостоять сильному и коварному врагу. Но и монголо-татарские орды, встретив упорное сопротивление русского народа, не смогли продвинуться на север, к Новгороду. Так почти сто лет - до начала возвышения Московского княжества - Новгород служил оплотом борьбы против монголо-татарского ига и немецко-шведских захватчиков.

Используя тяжелое положение русского народа из-за монголо-татарского нашествия, немецкие рыцари и шведские феодалы заключили между собою союз, чтобы напасть на Новгород с двух сторон: шведы - с севера, захватив предварительно Ладогу, а немцы - с юго-запада, через Псков.

В начале 1240 года шведский флот вошёл в Неву и высадил войска в устье реки Ижора. Но шведам не удалось застигнуть русских врасплох. Пограничная стража своевременно предупредила новгородцев о нападении. 15 июля русская дружина под руководством князя Александра Ярославича внезапно напала на вражеский лагерь. Несмотря на своё численное превосходство, шведы были почти полностью уничтожены. План одновременного нападения на Новгород был сорван. За победу, одержанную в этой битве, новгородцы называли князя Александра - Невским.

Осенью 1240 года немецкие рыцари вторглись в пределы Новгородской земли. Они заняли Изборск, осадили Псков. К весне 1241 года передовые отряды немецких рыцарей оказались всего в 30 километрах от Новгорода. На отпор захватчикам поднялся весь народ. Было созвано народное ополчение, в которое кроме новгородцев вошли ладожане, ижоряне и карелы. Летом того же года оно во главе с Александром Невским отбросило врага за реку Луга, а в марте 1242 года штурмом овладело Псковом, истребив немецкий гарнизон. В результате почти все западные районы Новгородской земли были освобождены. Ливонский орден двинул к русским границам новые полчища. Узнав об этом, Александр Невский решил не ждать их подхода, а выступил им навстречу. Встреча произошла 5 апреля

1242 года на льду Чудского озера. Ледовое побоище продолжалось несколько часов. Использование местных условий и правильно выбранная тактика боя позволила русским воинам одержать победу над врагом. Свыше 500 рыцарей полегли на поле боя. Значительная часть их войска, в том числе 50 знатных воевод, были взяты в плен. Ливонский орден запросил мира, который был заключён на условиях, продиктованных русскими. Разгромив немецких рыцарей, Северо-Западная Русь отстояла свою независимость и сохранила себе выход к Балтийскому морю.

Через полстолетия после Ледового побоища новую попытку отторгнуть у новгородцев побережье Балтики предприняли шведы. В конце XIII века они захватили Восточную Финляндию и вторглись в Карелию, большая часть которой входила в состав Новгородского княжества. В 1293 году были воздвигнуты крепости Выборг и позднее - Кексгольм. Опираясь на эти крепости, шведы к началу XIV века захватили почти всю Карелию.

В 1300 году шведы, решив запретить выход русским из Ладожского озера в Финский залив, послали в Неву флот из 111 судов под предводительством правителя королевства Торкеля. Здесь, при устье впадающей в Неву реки Охты, с помощью итальянских мастеров они построили небольшую крепость Ландскрона. По шведским источникам известно, что новгородцы, желая уничтожить стоящие в устье шведские суда, пустили на них по ветру и течению несколько горящих своих судов. Это был первый пример применения брандеров русскими. Правда, извещённые лазутчиками, шведы успели заградить исток Невы сваями и так спасли свои корабли. Но на следующий год русские, ведомые князем Андреем Александровичем, штурмом взяли Ландскрону и срыли её до основания.

В 1311 году новгородцы на судах во главе с князем Дмитрием Романовичем ходили из Невы в Финляндию, разорив селения по рекам Кумо и Нокии, сожгли город Ванакила. Новому нашествию новгородцев, переплывших через Финский залив, подвергся город Або в 1318 году.

В 1323 году новгородцы сами заложили при истоке Невы на острове Ореховом свою крепость- Орешек, впоследствии много раз переходившую из рук в руки.

Неоднократные попытки шведов захватить Новгородские земли не увенчались успехом, и в 1323 году Швеция заключает договор с русскими о мире. Но уже в 1348 году шведский король Магнус, нарушив мирный договор, вновь совершает военный поход на Новгородскую землю. Была захвачена крепость Орешек.

В следующем, 1349 году, новгородцы скрытно прошли на судах по реке Волхов в Ладожское озеро, внезапно напали на шведский флот у крепости Орешек и разбили его. При этом новгородцы не только отвоевали Орешек, но и поставили в устье Невы ещё одну крепость - Ниеншанц. Затем новгородцы совершили боевой поход на шведские территории - Финляндию и Норвегию, - чем вынудили шведов просить мира. В 1351 году в Дерпте (Юрьев) этот мирный договор был заключён. Так, в длительной борьбе

против шведских и немецких захватчиков (XII-XIV вв.) Россия отстояла свои северо-западные рубежи, сохранив всё-таки выход к Балтийскому морю.

Как известно, в 80-е годы XV века Иван III, осторожный и расчетливый правитель, сумел сначала прекратить выплату дани Большой Орде, а потом, в 1480-м, дважды отбросил войско хана Ахмада на реке Угра, чем и предопределил окончательное освобождение Руси от ига. Таким образом, развязав себе руки на востоке, он обратился к проблеме западных границ, где опасным соседом был Ливонский орден.

“Государь всея Руси”, как теперь называли Ивана III, начал борьбу за западнорусские земли. Это было тем более необходимо, что весной 1501 года Ливонский орден, выступая в союзе с Литвой, нанёс ощутимый удар по русской морской торговле на Балтике, захватив 200 русских судов с товарами и 150 купцов.

К 1503 году силой оружия возвращены были Руси её исконные земли по Десне и Сожу, верховье Днепра и Западной Двины. Сохранены выходы Руси на Балтику.

В этот тяжелейший период для России - период средневековья, когда с юга и востока накатились орды монголо-татар, а на западных рубежах не давали возможности торговать с Европой немцы и шведы, единственной «отдушиной» для страны оставался север - русское Поморье. Именно там сохранилось мореплавание архангелогородцев, поморов, новгородцев. Там, на севере, осело к тому времени немало крестьян, бежавших от разорения монголо-татарами, да и от собственного феодального гнёта. Они всё больше приобщались к морю, судам, морским плаваниям. Недаром в те времена не по названию, а по сути своей русским морем было море Мрака - Северный Ледовитый океан.

Ещё в XII в. россияне занимались здесь морскими промыслами и торговлей (сначала на Белом море), потом проникли в Печорский край, а в XV-XVI вв. уже ходили и на Грумант (Шпицберген), и на Новую Землю, и на Карское море. Хотя по данным историка М. Ставницера русские освоили Грумант ещё в XII в.¹ Плавание по Белому (тогда Студёному) морю и Баренцеву (тогда Мурману) для русских было делом, как тогда говорили «обиходочным», т. е. обычным, привычным. Причём ходили не только вдоль своих берегов, но и подальше, к чужим странам, например, Норвегии, хаживали и подальше от берега - к Груманту. В 1251 году состоялось подписание русско-норвежского договора, по которому Великий Новгород собирал дань с территории Терской волости (т.е. Кольского полуострова) и Финмаркена.

Многokrатно - в 1316, 1320, 1323 и 1349 годах - новгородцы совершают походы к берегам Норвегии, защищая свои рыбацкие и торговые интересы. И это принесло свои плоды: в 1326 году русские купцы получили пра-

¹ М. Ставницер. Русские на Шпицбергене. М., Главсевморизд., 1948, с. 30

во свободного плавания в Норвегию. Однако не раз происходили ещё ссоры между соседями, ведущими мирную торговлю и рыболовство. Случались и войны. Надо заметить, войны бывали не только с “немирными” соседями-странами. Не все ладно было и в самой Руси. При определенной раздробленности страны, да еще и в условиях татаро-монгольского ига далеко не все князья, бояре и население уживались мирно на огромных российских просторах. Именно в это время широкое развитие получило ушкуйничество – боевые походы новгородских воинов на речных весельных судах – ушкуях – на другие земли с целью наживы.

Так, в 1320 году предводитель ушкуйников Игнат Малыгин пришел на Мурман для борьбы с норвежскими морскими пиратами, не пропуская русские торговые суда вокруг Скандинавии. Несколько тысяч ушкуйников в 20-е годы XIV века отрядами, сформированными боярами, ходили для захвата земель на Севере – от Северной Двины и Печоры до Оби и Енисея, подрывая экономические устои Золотой Орды. Одновременно они наносили ущерб городам и торговле на реках Волга и Кама.

В 1360 году ушкуйники, возглавленные боярином Анфалом Никитиным, захватили город Жукотин на Каме. А в 1366 году без ведома Новгорода они напали на Нижний Новгород, перебив много татарских и армянских купцов. Из-за этого с ними поссорился Великий князь Дмитрий Иванович. Мир был куплен великой ценой. Но в 1369 году ушкуйники снова разбойничали на Каме, а в 1370 году – на Волге, в 1371 году разграбили Ярославль и Кострому. В 1375 году, ведомые Прокопом, они разгромили 5-тысячную рать костромского воеводы Плещеева, разграбили Кострому и Нижний Новгород, затем дошли до Астрахани...

В 1391 году ушкуйники пиратствовали на Вятке, Каме и Волге...

Прекратились походы ушкуйников только в 1478 году, когда Москва присоединила Новгород к Московскому государству.

Однако военные действия новгородцев против соседей продолжались – весь этот исторический период был насыщен войнами.

Скажем, в 1364 году отряды воевод Александра Абакумовича и Степана Ляпы “воевавшие по Оби-реке до моря”. В 1349 году русские совершили поход на Норвегию. Подобный поход был повторен. Так в 1412 году воевода Яков Степанович ходил походом на Норвегию. А в ответ через семь лет 500 норвежцев на шняках и бусах (гребно-парусных судах) напали на Корельский и Онежский погосты, монастыри Корельский и Архистратига Михаила, Кег-остров, Князь-остров и другие поселения, убив многих жителей и монахов, сожгли три церкви. Поморы дали отпор врагу, уничтожив две шняки с экипажем, а остальные бежали.¹

Несмотря на все эти события, в XV-XVI вв. поморы были, пожалуй, единственными хозяевами северных морей. Они защищали свои земли и рыбные промыслы, а одновременно продолжали осваивать новые терри-

¹ См. А.В. Висковатов. Краткий исторический очерк морских походов... СПб, 1994, с. 55

тории. Именно к этому времени относятся появление первых русских поселений на о. Грумант (Шпицберген), освоение морского пути в Обскую губу.

А выдающийся путешественник того времени Григорий Истома в 1496 году, задолго до голландцев и англичан, обошел Европу с севера, пройдя на четырех барках по Ледовитому океану из Архангельска в Тронхейм (Норвегия). Знали русские и дорогу на Новую Землю, а через Карские ворота – до Оби.

Так исторически сложилось, что, несмотря на свободное сообщение северных морей с внутренними реками страны, плавания по ним иностранных торговых судов со времён татарского ига из года в год сокращались и, наконец, прекратились. Иногда, правда, корабли ганзейцев прибывали для торговли с новгородцами и псковитянами на Неву, Волхов, Нарову, но только не в беломорские воды - их целые столетия уже не посещали чужеземцы. Это объяснялось довольно просто: с одной стороны европейцы XIV-XVI вв. не имели понятия о той части России, что сопредельна Северному океану, с другой же стороны имелось множество нелепых росказней об ужасах этой полуночной страны с её дикими народами, нетающими льдами, полугодовыми ночами и мнимыми чудовищами.

Создавшееся положение требовало выхода страны к морям. Руси нужна была внешняя торговля для укрепления экономики, развития культуры. Понимая это, уже Иван III решил восстановить торговый путь на Балтийском море. Но своих портов на этом море у Руси тогда не было.

В 1492 году Иван III издал указ о строительстве своей крепости Ивангород в противовес Ливонской Нарве – на другом берегу реки, близ моря. Не забыл он и о Севере. В 1496 – 97 гг. Иван III послал Григория Истома вокруг Скандинавии, а Власия и Дмитрия Герасимовых – в Данию.

Говоря кстати, именно Д. Герасимов в 1525 году составил первую карту побережья Северного Ледовитого океана. “Чертеж” этот был без градусной сетки и обозначения масштаба. Данные уточняли у “сведомцев”, “памятных бывальцев” и “достоверных писцов”.

Продолжались исследования северного побережья и позднее, уже при Иване IV. Есть сведения, что датский король Фредерик II в 1576 году писал о русском кормщике, который ежегодно плавает около Варфоломеева дня (конец августа) в Гренландию, как тогда называли Шпицберген. А в 1584 году москвитянин Лука на трех кочах дошел по морю до устья реки Енисей!

Одновременно Иван IV искал выход к Каспийскому морю, закрытому “осколками” Золотой Орды – Казанским и Астраханским ханствами. И добился своего в результате войны против Казани (1552 – 54 гг.), Астрахани (1556 г.). После чего попытался найти выход на юге. В 1556 году воевода Матвей Ржевский по Днепру дошел до Черного моря, затем – до Керчи. Этим он неожиданно сорвал готовившийся поход крымского хана на Москву.

В 1559 году пятитысячный отряд войск под руководством Д. Вишневецкого и И. Адашева направился на реку Донец, где должны были, построив суда, взять турецкую крепость Азов, а потом – Керчь, закрывавшие Руси путь в Европу через Черное море.

Разумеется, он всегда помнил о неудачах на западе – на Балтике. Весной 1557 года русский инженер, дьяк И. Выродков с князем Д.С. Шатуновым и окольным П.А. Головиным выполнили его указание: “На Неве ниже Ивангорода на устье на морском город поставить для корабельного пристанища”. Уже в июле 1557 года порт был готов. Дело оставалось за флотом, который он надеялся создать в ходе начатой в 1558 году Ливонской войны.

В расчете на его быстрое появление и рост русского купечества, Иван IV запретил русским купцам торговать в Нарве и Ревеле. Только у себя!

Да, как Иван III, так и Иван IV ревностно относились к успехам иностранных купцов и бедам русской морской торговли! Как в равной степени не позволяли никому ограничивать права русских рыбаков и зверобоев – промысловиков на Севере страны, где нередко случались столкновения с интересами зарубежных стран. Только случай вновь сблизил Европу с северным краем России.

И только случай вновь сблизил Европу с северным краем России.

Открытие Америки и обход Африки мореплавателями вызвали у англичан желание найти ближайший путь в Китай и Восточную Индию через Северный Ледовитый океан. Общество английских купцов послало в 1553 году экспедицию из трёх кораблей (капитаны Виллоби, Ченслер, Дурфорт) в северные воды. Однако у берегов Лапландии шторм разметал суда в разные стороны, причём впоследствии зазимовавшие во льдах Виллоби и Дурфорт погибли со своими экипажами, а Ченслер, переждавший непогоду у северных берегов Норвегии, пошёл дальше на восток. Через неделю он вошёл в Белое море и пристал к берегу в устье Северной Двины. Узнав, что попал он в Россию, Ченслер прибыл к царю Ивану IV Грозному, предъявив ему грамоту английского короля Эдуарда VI, которой все северные и восточные государи приглашались к дружбе и торговле с Англией.

Оценив обстановку, Иван Грозный понял, что случай открывает ему северную «морскую» дорогу по Белому морю и Ледовитому океану на запад. Конечно, морские причалы на Белом море были слишком удалены от столицы и центральных районов государства, да и путь этот перекрывался на многие месяцы ежегодно льдом и непогодой. Но шансы определённые есть!

В 1554 году Ченслер возвратился в Англию с благоприятным ответом Ивана Грозного. А через год он снова прибыл в Белое море, на этот раз уже с четырьмя судами. После этого, приехав в Москву, заключил торговый договор с русским правительством. В 1556 году, уйдя с богатым гру-

зом в Англию, Ченслер погиб в море с тремя из четырёх судов. Четвёртый, где был русский посланник Непеей, прибыл в Англию, где, оценив благосклонность русского царя к английским мореходам и купцам, решили в дальнейшем укреплять и расширять торговлю и торговое мореплавание между Англией и Россией. Буквально сразу же после смерти Ченслера, в 1556 году, другой мореплаватель - Бурро - на небольшом судне (пинке) прошёл ещё дальше на восток, сопровождаемый русскими лодьями, шедшими на моржовый промысел. Дошёл Бурро только до Югорского Шарпомешали льды и обилие китов. Показательно, что в своём отчёте о плавании Бурро отметил: «при попутном ветре русские лодьи опережали английское судно»!

Желая развить далее выгодную торговлю, англичане с согласия русского правительства в 1558 году направили купленное в Астрахани мореходное судно со своими товарами на Каспийское море. В 1562 году англичане уже торговали с Персией. Английские купцы ходили по Каспию и в 1564, и в 1568, и в 1569 годах, но прекратили из-за неудачи в 1571 году, когда штормы и нападения морских разбойников нанесли им большой урон. А затем в русских северных краях появились голландцы, выбравшие для заходов более удобную гавань на правом берегу Двины - Пур-Наволоок.

Деятельность англичан и голландцев возбудили дух соревнования и у россиян. Вскоре именитые люди Аникий и Яков Строгановы, владевшие обширными землями по рекам Каме и Чусовой, послали в Антверпен просьбу нанять им сведущих и опытных мореходов. И те, прибыв в Россию, построили два корабля, которые совершали плавания (предположительно) на Новую Землю, где Строгановы имели серебряные рудники.

Россияне строили корабли и сами, но больше покупали их за рубежом. Так, в 1599 году думный дьяк Власьев возвратился в Архангельск из Любека с двумя купленными кораблями, экипажи которых в основном составляли иностранцы - и кормщики, и матросы, и мастера.

Вступивший на российский престол в 1598 году Борис Годунов много внимания уделил землям зауральским, побережью моря Студёного. В 1600 году он послал в Мангазею на р. Тазе князя Мирона Шаховского с сотней служивых людей - сначала построить острог и собирать дань с местного населения, а в 1602 году повелел поставить там верфь, чтобы построить 15 морских судов, для которых необходимое оборудование прислали из Ярославля и Вологды. Так в Мангазее возник купеческий флот, который плавал до Англии, а английские купцы приходили в Мангазею. Но условия плавания были нелегкими. Вот почему Ивану Грозному было совершенно ясно, что необходим выход в Европу, но лучше не через север, а по морю Балтийскому. Именно поэтому в 1558 году он начал войну с Ливонией за обладание Балтийским побережьем. И поначалу дела пошли неплохо: русские возвратили себе Нарву, приблизились к Ревелю и Риге.

Успехи русских вызвали необычайное волнение в Европе, прежде всего у немцев и шведов. Многие европейцы опасались появления русского флота

в Балтийском море. На съездах императорских делегатов в Германии не раз говорили со страхом, что «москвиты» быстро совершенствуются в морском деле, что скоро с ними нельзя будет справиться.

Как известно, в первые же месяцы войны Ливонский орден распался. Но другие противники выступили против России - Польско-Литовское объединение и Швеция.

В результате Ливонская война затянулась, стала изнурительной для России. Несмотря ни на что, Иван Грозный продолжал добиваться создания своего флота, ибо именно на его помощь в благополучном завершении войны надеялся он.

2. На рубежах южных и северных.

Что касается южных окраин России, то недаром в XVI-XVII вв. обширная территория, опоясывающая северные берега Черного и Азовского морей, была окрещена Диким полем. Земля здесь не возделывалась, люди постоянно не селились, так как здесь пролегали пути, по которым в Россию часто вторгались кочевники.

На тысячи верст тянулась оборонительная Засечная черта - сложная сеть крепостей, лесных завалов, земляных валов, частоколов-, защищая границы государства от набегов. Однако безбрежные плодородные степи манили к себе пахарей. Быстро росло степное население. Запахивались все новые земли. Но устья великих рек - Днепра, Дона, Волги были наглухо заперты соседями, Черное и Азовское моря недоступны для русского судоходства.

Понадобилось два века и несколько войн, чтобы выйти на эти берега, заселить и хозяйственно освоить южноукраинские и южнороссийские земли. Это было время, когда Россия стучалась в двери европейских бирж с предложением своего зерна, но путь на рынки по Черному морю и через проливы Босфор и Дарданеллы был закрыт.

31 августа 1494 года между Россией и Турцией были установлены дипломатические отношения. Состоялся обмен посланиями между турецким султаном Баязетом II и Московским Великим князем Иваном III. Ровно 50 лет обе стороны жили в мире и согласии. Однако в 1541 году вспыхнула война. Собственно, не столько война как таковая, а набег подданных Турции - крымских татар - на российские земли.

Затем войны стали следовать одна за другой: в 1556 г. - вторая, в 1558 г. - третья, в 1569 г. - четвертая. Все войны XVI века были, как правило, скоротечны, так как осуществлялись в виде набегов-походов, совершаемых подчас на расстояния в тысячи километров. Все эти четыре войны - набега совершали турки и крымчаки.

Есть смысл показать подробнее события войны, например, 1558 года. В декабре крымский хан Давлет-Гирей, надеясь врасплох напасть на Москву, собрал стотысячное войско во главе со своим сыном Магмет-

Гиреем. Но, дойдя до впадающей в реку Дон речки Мечи, татары узнали, что впереди стоят русские полки, и тут же повернули обратно.

Иван Грозный, узнав об очередном нашествии, поручил князю Вишневецкому с 5000 человек идти на Дон, построить суда, спуститься на них к Азову, тем потревожить крымчаков. А воеводе Адашеву с 8000 человек идти к Крыму со стороны Днепра.

Особого успеха добился Адашев: он построил на Днепре множество судов, спустился к устью, захватив по пути в лимане у Очакова один турецкий корабль, а второй - в открытом море около острова Чиле. Затем подошёл к Крыму, высадил войска и в течение двух недель громил, жёг, брал в плен татар и освобождал русских полоняников. С огромной добычей возвратился он в Днепр.

Это был первый поход русских на некогда Русском море - ровно через 500 лет после похода князя Владимира Ярославича на Царьград! Поход этот увенчался полным успехом как на суше, так и на море.

И в других войнах-набегах со стороны турок и крымчаков всё происходило по такому же сценарию: набег - отступление.

Естественно, такие действия коварного соседа требовали отмщения. Поэтому две следующие войны (уже в XVII веке) - 1637 года и 1641 года - были осуществлены уже со стороны донских казаков против турок. Причём в войне 1637 года казаки захватили Азов и много лет удерживали его.

Регулярные войны с турками за обеспечение безопасности границ, а потом - за свободный выход к Чёрному и Азовскому морям начались с конца XVII века.

Несомненный интерес представляет для нас рассказ о вкладе казачества Дона и Запорожья в боевые действия против турок и татар, о связи их с мореходством россиян вообще и, в частности, с флотом, созданным Петром I для Чёрного моря.

Оказывается, запорожские казаки и на суше, и на море совершали деяния порой изумительные.

Так, в 1576 году они совершили поразительной смелости первый свой военный поход морем. Обычно во время обострения отношений с Турцией казаки выходили на малых и лёгких своих судах - «чайках» - в Чёрное море, доходили до устьев Дуная, перехватывая турецкие корабли с войсками и различными припасами, а войдя в Дунай, уничтожали прибрежные турецкие укрепления. А в 1576 году им пришлось это делать дважды. Во время второго похода запорожцы на своих « чайках » вышли из Днепра, подошли к Крымскому полуострову с двух сторон (в районе нынешних Феодосии и Евпатории), громя татар и их укрепления и города. Одновременно часть запорожских сил пошла на другой конец Чёрного моря - к Трапезунду и Синопу, нанеся там удар по туркам, их укреплениям и городам.

Подобный поход совершали они и в 1590 году, перехватывая в открытом море турецкие суда. Они снова сожгли и разрушили Трапезунд и

Синоп... Такой же характер боевых походов запорожцев был и в 1605 году, когда на 150 лодках они сожгли Варну; в 1612 году, когда приступом взяли Кафу (Феодосию). В 1613 и в 1614 годах сотни запорожских судов, рассеявшись по всему Чёрному морю, нападали на все турецкие прибрежные города и селения.

А в 1615 (1616) году казаки наголову разгромили соединение турецкого флота из 6 галер и 20 мелких судов, после чего сожгли Синоп и арсенал в Трапезунде. С 1620 по 1625 год запорожцы непрерывно держали в страхе Константинополь, разоряя его окрестности. Они громили берега Крыма, бились с турецким флотом, оказавшись такой силой, что турки вынуждены были перегородить Стамбульскую гавань цепью, чтобы не допустить проникновения запорожских судов чуть ли не к самому дворцу султана...

Не всё и не всегда складывалось у казаков удачно. Так, в 1626 году турки сумели в море потопить почти двадцать судов запорожцев, потеряв при этом столько же своих. Однако три года спустя запорожцы отомстили за гибель своих товарищей - они напали на турецкую столицу. Пока главные силы их стояли у входа в пролив, 12 казацких лодок пробрались в Босфор. Так случилось, что ветром и течением лодки снесены были как раз в середину строя из 14 турецких галер. И тогда казаки, бросившись к берегу, заперлись в одном из греческих монастырей. Они упорно защищались до тех пор, пока пришла помощь на 50 лодках. Казаки овладели двумя турецкими галерами, высадились на берег, отбили товарищей и вернулись с добычей.

Все эти довольно частые и решительные нападения запорожцев вынудили Турцию в 1649 году заключить с их гетманом Богданом Хмельницким договор о торговле, предоставив казакам свободный приход ко всем гаваням и островам в Чёрном и Средиземном морях.¹

Не менее весомы и боевые дела донских казаков. Правда, чаще всего донцы взаимодействовали с запорожцами, участвуя в одних и тех же походах. Разумеется, донским казакам было намного труднее выходить в открытое море - в устье Дона стояли турецкая крепость Азов с многочисленными пушками, а также корабли турецкого флота.

Однако донские казаки участвовали в походе 1624 года. Тогда в марте 80 казачьих лодок спустились по Дону и высадились в Крыму близ Кафы (Феодосии), разгромив этот город. А в июле более 100 лодок с казаками разгромили крупный город Неокорис, находящийся рядом с дворцом турецкого султана. Причём казаки были на берегу более 10 часов! Они ушли с богатой добычей. Казакам пришлось уже в море сразиться с 30 турецкими галерами, и они вступили в это сражение со всей решимостью, смелостью и мужеством.

В 1628 году вместе с запорожскими донские казаки разорили мона-

¹ А.В. Висковатов. Краткий исторический обзор морских походов... СПб, 1994, с. 70

стырь Св. Иоанна Предтечи, что в 20 вёрстах от Константинополя. В 1630 году был неудачный поход к Азову и Керчи. Зато в 1637 году они с помощью запорожцев не только штурмом взяли турецкую крепость Азов, но и удерживали её в своих руках... 4 года! Одновременно донские казаки на 1000 лодках пройдя из Дона через Азовское море, рассыпались по Чёрному морю, топя и уничтожая вражеские корабли, особенно же « потрудились » на берегах Анатолии, опустошив города Синоп, Трапезунд и Ризу. Возвращаясь, казаки сразились перед Керченским проливом с турецким флотом.

Сражение это было неудачным - уж очень неравны были силы! С этой поры донские казаки старались не встречаться с регулярным турецким флотом. Теперь они ограничивались посылкой в море небольших маневренных отрядов судов.

Интересно свидетельство одного из историков Войска Донского.

«Каким образом казаки в своих слабых челнах могли проходить мимо Азовской крепости, у стен которой всегда стояли галеры и другие военные суда; каким образом переходили они бом (боны), во всю ширину реки тремя цепями укрепленный и с обеих сторон перекрёстным картечным огнём защищаемый, это и доселе может казаться невероятным... Обыкновенно в самую тёмную ночь, при бурном попутном ветре и проливном дожде прокрадывались они мимо укреплений, перетаскивали лодки через бон между сваями оного и мелководными гирлами (устьями), где военные суда, глубже лодок в грузу стоящие, не могли их преследовать... Иногда перед нападениями, ночью вниз по течению казаки пускали брёвна, которые, ударяя в бон, содержали в непрерывной тревоге турецкий гарнизон и доводили его до того, что турки пренебрегали...»¹

Однако, возвратимся к истории войн России с Турцией.

В XVII веке наиболее значительными были пятилетняя война 1676-81 гг. и ещё более затяжная война 1686-1699 годы, в конце которой деятельное участие принял царь Пётр I и его новосозданный военный флот.

Сообщим в виде короткой справки, что в последующем Россия сталкивалась с Турцией в войнах ещё много раз: четыре - в XVIII в. (в 1710 - 1713 гг., в 1735 - 1739 гг., в 1768 - 1774 гг., наконец, в 1787 - 1791 гг.); ещё четыре войны было в XIX веке (в 1806-1812 гг., в 1828 - 1829 гг., в 1853 - 1856 гг., в 1877 - 1878 гг.); наконец, в XX веке - война 1914 - 1917 гг.

Все эти войны в совокупности шли 44 года, причём русские армия и флот понесли невосполнимых потерь, т.е. убитыми, умершими от ран и болезней, пропавшими без вести - 582 тысячи человек (считая с начала XVIII века).

Этим можно подчеркнуть, что соблюдение государственных интересов на южных рубежах страны потребовало немалых жертв, и народ русский понёс их, но отстоял честь, независимость России и добился улучше-

¹ Броневский. История Донского войска. Т. I., с. 108-109

ния её положения в этом регионе: выхода и укрепления на берегах южных морей с созданием на них своего крепкого, могучего, сильного военного флота, а равно торгово-транспортного, рыболовного и пассажирского, так необходимых развивающейся экономически большой стране.

...Одновременно российские государи решали такую же проблему с ещё одним южным - Каспийским морем, необходимым для успешной торговли российских купцов с Персией и другими восточными, азиатскими странами. Началось решение проблемы с завоевания и обеспечения безопасности речного пути к Каспию по великой Волге. Именно с такой целью - обретения торгового водного пути и «усмирения» соседних воинственных стран, примыкающих к Волге и мешающих российской торговле, российские государи задумали и осуществили походы сухопутной армии, обеспечиваемые множеством транспортных судов речного типа. Именно так завоёваны были в середине XVI в. (1552-1554гг.) Казанское и Астраханское ханства русским царём Иваном IV Грозным, который затем обратил взор свой на Сибирь и Запад. Интерес царя к созданию флота был достаточно предметен и глубок.

Ещё в самом начале своего правления он просил императора Священной Римской империи Карла V прислать в Россию сведущих людей почти по всем отраслям человеческих познаний и искусств. В 1547 году более 300 ремесленников, фабрикантов, оружейников, литейщиков, каменщиков и т.п. собрались в Любеке, чтобы, сев на корабли, отправиться в Россию. Но все они были задержаны по тайным проискам Ливонского рыцарства и любекского купечества.

В 1557 году Иван Грозный обратился с той же просьбой к преемнику Карла - Фердинанду I. И опять ливонцы добились своего: только некоторые иноземцы смогли разными путями пробраться в Россию. Специалисты нужны были стране, как воздух, как вода. В том числе и для создания армии и флота.

В том же, 1557 году, Иван Грозный решил создать на Балтике свой торговый порт, ещё более удобный, чем Невская крепость. И он был учреждён в том же году на правом берегу р. Наровы, у самого устья - с отличной корабельной пристанью.

А на следующий год Россия, вступившая в длительную и тяжёлую Ливонскую войну (1558-1583гг.), отвоевала Нарву, давно уже торговавшую с Ганзой. И можно понять гордость Ивана Грозного, заявлявшего ливонским послам: «Я завоевал Нарву и буду пользоваться моим счастьем!» Флот был нужен для нарушения морской торговли Польши, Литвы и Швеции, для борьбы с пиратством. Тотчас в Нарве застучали топоры - началось строительство кораблей на первой казённой верфи, основанной здесь. На верфи работали мастера из Холмогор и Вологды, те, которые посланы были прежде за рубеж «для присмотра, как на Западе льют пушки да строят корабли». Выписанный царём из Англии мастер Джон Каттерлинг построил в Нарве большую галеру и бригантину. Однако Ивану Грозному

эти корабли не понравились, и он повелел их сжечь, а заморского мастера гнать в шею. Впоследствии в Нарве некоторое время базировались 17 кораблей «корсарской» флотилии Карстена Роде.

В 1568 году Иван Грозный повелел основать верфь в Нижнем Новгороде. И уже через год построенный здесь барк «Томас Бонавентура» с командой из 12 англичан и 40 русских совершил удачное плавание в Персию. Кстати, все новгородские корабли, хотя и были торговыми, имели пушки для защиты от грабителей, обычно подстерегавших купцов у Астрахани и в дельте Волги.

Совсем иная миссия уготована была Иваном Грозным третьей флотилии России, созданной в Вологде. После раздела государства на опричнину и земство начался массовый террор опричников, он вызвал сопротивление бояр и смуту в народе. Опасаясь за свою жизнь, Иван Грозный перебрался из Москвы сначала в Александровскую слободу, а затем - в Вологду, где соорудил каменный кремль наподобие московского. Туда привезли 300 пушек. Дворцовую охрану составляли 500 стрельцов. И все-таки опасение за свою жизнь заставило царя запросить (на всякий случай) убежища у английской королевы Елизаветы Тюдор. Именно для побега царя с семьей и сокровищами и создана была эта тайная флотилия. Путь ее пролегал бы по рекам Вологде, Сухоне, Северной Двине до Соловков на Белом море, а оттуда на английских судах - в Лондон. Но до поры до времени флотилия оставалась секретной.

Интересен в этом отношении рассказ англичанина - коммерсанта Джерома Горсея о разговоре его с Иваном Грозным в последние годы Ливонской войны. «Видел ли ты большие барки и суда, построенные в Вологде?» - задал вопрос царь. «Да,» - отвечал Горсей. «Какой же изменник показал их тебе?» - возмутился Иван Грозный. «Я рассматривал их вместе с народом, сбежавшимся посмотреть на суда в праздничные дни...» «А сколько судов видел ты?» «Не более двадцати». «Ну так в скором времени ты их увидишь сорок и не хуже этих!»

В дальнейшем царь стал расспрашивать Горсея о кораблях английского флота, их размерах и устройстве, о порядках, установленных на них.¹

Получившая право свободной и беспошлинной торговли с Германией и по всей Руси, Нарва быстро превратилась в главный пункт торговли Запада с Россией. Вслед за ганзейскими, минуя польские и ливонские порты, сюда стремились корабли голландских, английских, французских, испанских, шотландских купцов. Через несколько лет доход царской казны от нарвской торговли значительно превысил доход беломорской торговли.

Появление судов России на Балтике обеспокоило ее соседей. Польский король Сигизмунд II в письме английской королеве Елизавете I писал: «Конечная цель московского тирана - захватить в свои руки господ-

¹ А.В. Висковатов. Краткий исторический обзор морских походов... СПб, 1994, с. 56.

ство над Балтийским морем». Одновременно польские каперы стали нападать на торговые суда «Нарвского мореходства».

Вот тогда-то, чтобы обеспечить защиту Нарвского торгового пути, Иван IV обратился к иностранным государствам и властям портовых городов предоставить «своему слуге» К. Роде со товарищами свободный проход и пребывание в портах, оказывать им содействие в снабжении и считать их не «морскими разбойниками», а слугами Российского государя.

Дело в том, что Карстен Роде, уроженец Западной Ютландии, был корсаром, призванным на русскую службу. Ведь в то время ни достаточного числа морских специалистов, ни технической базы для постройки нужного числа соответствующих военных кораблей у России не было.

Вот почему Иван Грозный избрал другой путь - создать наемный каперский флот. Сделать это было несложно, так как в морях и океанах того времени «промышляли» каперы, которые охотно нанимались на службу к государям. Правительства многих стран остро нуждались в услугах отчаянных и смелых моряков, щедро оплачивали их труд.

Как свидетельствуют исторические документы, в 1569 году на наиболее оживленных местах Нарвского торгового пути появились первые московские каперы. 30 марта 1570 года профессиональный корсар Карстен Роде получил от Ивана Грозного специальную «жалованную грамоту» - каперское свидетельство. В нем царь указывал на необходимость защиты морской торговли от польских каперов, которые «разбойным обычаем корабли разбивают, товары грабят и из многих земель в наше государство дорогу затворяют».

Роде, пользуясь покровительством датского принца Магнуса, избрал в качестве первого места базирования своего будущего флота г. Аренсбург (ныне Кингисепп) на острове Эзель (Сааремаа) - большой порт на Балтийском море, явившийся удобным местом для стоянки судов. Роде, которого скоро стали именовать «московским адмиралом», быстро увеличивал свой флот, который уже к концу июля 1570 года насчитывал семнадцать судов, вызывая чрезвычайные опасения прибалтийских держав. Они, кстати, настояли на прекращении деятельности Роде, причем датский принц запретил базирование его флота в своих портах. Именно это и вынудило Ивана Грозного распустить каперов, ликвидировать их флотилию.

А затем обстоятельства сложились так, что шведы сумели снова, в 1581 году, захватить Нарву - один из основных центров судостроения России. Значит, был потерян единственный путь сношения с Европой через Балтику. Оставались действующими только «северные ворота» - Архангельск.

К сожалению, планам дальнейшего развития российского флота в то время не суждено было сбыться. Много лет продолжавшаяся Ливонская война - против Ливонского ордена, затем - войны против Польши и Швеции, завершились Столбовским миром, заключенным 27 февраля 1617 года. По нему Россия лишилась городов Ям, Копорье, Иван-город, Корела, Орешек,

потеряв, таким образом, выход к Балтийскому морю.

В мореходном и торговом отношении это была огромная потеря - одна из самых чувствительных, понесенных когда-либо Россией. Страна лишилась тех земель, которые принадлежали ей с самых первых времен Руси, а частью - с самого ее основания.

Естественно, что после утраты прибалтийских владений Российское мореходство на Балтике пришло в совершенный упадок.

И все-таки, несмотря на то, что у страны осталась единственная связь с западными странами - через северные моря, строительство морских судов на Севере, а также транспортных и промысловых судов на реках и озерах России не останавливалось. По крайней мере, Нижегородская, Астраханская и другие верфи продолжали строить и спускать на воду суда, так нужные для внутренних (пока) плаваний. Между тем определенные перспективы возникали.

Вступивший в 1613 году на престол царь Михаил Федорович не намерен был добиваться всего только военными действиями. Он занялся приращением земель русских мирным путем. Известно, что именно при нем свершены были величайшие в истории русского мореходства открытия сибирских рек Яны, Индигирки, Колымы и Амура, освоение их берегов.

Беспокоясь о безопасности ставшего интенсивным плавание русских по северным морям, он распорядился в 1613 году учредить лоцманское дело в Ново-Холмогорах, переименованных в Архангельск. Конечно, дело это было новое и сложное, поэтому совершенствовалось, улучшалось постепенно. Достоверно известно, что в 1653 году царь Алексей Михайлович своим указом разрешил крестьянину Ивану Хабарову вводить и выводить в Архангельске "торговые разных земель корабли". А уже в конце XVII века "вожевой промысел" был сдан с торгов на откуп.

В 1-й половине 70-х годов XVII века на побережье Белого моря в Сумском посаде, Петракеевке, Кушерске и Онеге открываются мореходные классы, готовые штурманов и шкиперов каботажного плавания. Такие специалисты особенно нужны были России, ибо она "прирастала" Сибирью. В этом помогли поморы.

А пока на Руси мало было добрых мореплавателей и хороших лоцманов, главными людьми в освоении новых территорий Севера, Сибири и Дальнего Востока были, прежде всего, казаки.

Исторические источники свидетельствуют, что в 1616-1636 годах казаки, а они были в те времена самыми неутомимыми путешественниками, изыскателями и исследователями новых земель для России, пошли на восток и север страны, в Зауралье, Восточную Сибирь и Дальний Восток. Наиболее удачливые из них - Ребров, Перфильев, Буза, Ерастов, Ерин, Игнатьев и другие совершили даже полярные плавания по арктическим морям - Восточно-Сибирскому и морю Лаптевых (как они называются ныне), освоив при этом новые северо-восточные территории на окраинах России, которые предстояло еще обживать.

Чуть позднее, в 1639-1646 годах, группа отважных морских исследователей, в числе которых были В. Московитин, И. Поярков, С. Иванов, Е. Хабаров и И. Стадухин, обследовали побережье Охотского моря и устье реки Амур. В 1648 году казак, или как он о себе говорил «служилый человек» Семен Дежнев в труднейшем плавании, продолжавшемся по 1654 год, в плавании среди льдов, в борьбе с бурями и дикими племенами на самом северо-востоке страны обнаружил пролив между Азией и Америкой. Этим открытием предоставлялись богатейшие возможности для заморских плаваний, обещающих выгодную торговлю с другими странами. К сожалению, тогда флота, необходимого для этого, у России все еще не было.

Однако положение оказалось не таким уж безвыходным, как предполагалось прежде. Дело в том, что и Россию тоже искали, искали в виде посредника хотя бы. По крайней мере, в августе 1634 года в Москву прибыли посланники шлезвиг-голштинского герцога Фредерика, пожелавшего завести у себя торговлю шелком (в то время считавшуюся в Европе самой выгодной). Но шелком была богата Персия, которая лежала за Россией. Вот и прибыли посланники герцога с просьбой разрешить перевозить свои товары из Персии через Россию.

Царь Михаил Федорович не только разрешил такого рода торговые поездки на десять лет, но еще и позволил построить в Нижнем Новгороде необходимые для охраны купеческих караванов десять кораблей, вооруженных пушками. Дело в том, что в низовьях Волги и на Каспийском море в те времена были довольно частыми разбои.

Интересно, что в отправленной Нижегородскому воеводе Шереметеву грамоте царь особо подчеркнул: «А по нашему указу договорились бояре наши с голштинскими послами, что ходити им в Персиду из Ярославля Волгою на десяти кораблях, а корабли им делати в нашей земле, где такие леса, которые к тому делу годны найдут, а тот лес покупати им у наших людей вольною торговлею, а плотников к тому корабельному делу, к их корабельным мастерам в прибавку, наймовать наших подданных охочих людей и наем им платити, по договору с ними, вольною торговлею, а от тех плотников корабельного мастерства не скрывать...»

Предварительно начали строить пока один корабль, на котором голштинские послы должны были отправиться в Персию к шаху для заключения торгового договора, да большую шлюпку. С некоторым запозданием, правда, русские плотники и подмастерья, с помощью иностранных корабельных мастеров, сумели построить на нашей верфи самый первый на Руси специально военный корабль «Фредерик», имевший размерения: 36 метров длины, 12 ширины, 2 метра осадки. Корабль этот имел плоское днище, три мачты с парусами и 12 пар весел. Вооружен корабль был 22 пушками. «Фредерик» спустили на воду в июне 1635 года, а в июле он вышел в плавание, ставшее первым и последним. Поэтому расскажем о нем несколько подробнее. Тем более что о том поведал находившийся на

корабле в плавании знаменитый в те времена ученый Олеарий.

Итак, 78 пассажиров посольства, свиты и прислуги, 12 офицеров, матросов и служителей голштинского экипажа с тремя офицерами и 27 нижними чинами российской службы, а также пять чернорабочих- русских составляли команду «Фредерика». Капитаном был назначен любекский уроженец, опытный мореход Кордес.

Шел корабль от Нижнего Новгорода до Астрахани полтора месяца, так как по неопытности лоцмана то и дело садился на мели. Да и частые противные ветры мешали. Пробыв в Астрахани три недели, «Фредерик» отправился дальше. 10 октября он вышел в море, не укоротив мачты, как советовали опытные персидские моряки. Это неминуемо сказалось, когда через две недели достигнув русского города Терки, корабль направился к Дербенту. Переменившийся с попутного, ветер резко усилился, а так как у капитана не было ни опытного лоцмана, ни верной карты, он, не решаясь в ночь нести все паруса, закрепил их и отдался на произвол ветра. Ветром и волнами оторвало обе шедшие на бакштове лодки, предназначенные для промеров и выгрузок, сорвало корабельную шлюпку. Сам корабль «изгибался, как змея, под страшными волнами разъяренного моря». Он получил сильную течь, сломались рулевые петли и руль сняли, чтобы уберечь корму. Судно придрейфовало к прибрежной отмели, и подоспевшие с берега лодки спасли посланников и часть команды с наиболее ценными товарами. Ветер еще более усилился, и оставшиеся люди еще несколько часов ожесточенно боролись с бурей. Наконец, обрубив якорный канат, и плоскодонный корабль вскоре плотно сел на мель в тридцати саженьях от берега. Так были спасены оставшиеся люди. А корабль погиб. Произошло это 14 ноября у Низабата на дагестанском берегу.

Вот такой незавидной оказалась судьба первого военного судна, построенного на русской земле, русскими руками из русского леса...¹

Стремившаяся утвердить свое господство на Балтийском море, Швеция воспользовалась начавшейся в 1654 году русско-польской войной за Украину и Белоруссию. Летом 1655 года она начала войну против Польши, захватив Динабург и другие города Прибалтики, что, конечно, нарушило планы России, хотевшей вернуть захваченные у нее ранее Шведией земли на северо-западе, одновременно добиться выхода к морю. Поэтому Россия в 1656 году объявила войну Швеции, предварительно заключив перемирие с Польшей. Ведь та представляла для России меньшую опасность.

Русские войска захватили Нотебург (бывший русский Орешек), Ниеншанц (бывший русский Канцы), Динабург (Даугавпилс), Кокенхаузен, Дерпт (Тарту). А Кокенхаузене под руководством ливонского боярина А.Ордин-Нащокина тотчас создали верфь, на которой началась постройка российских гребных и парусных судов.

¹ А.В. Висковатов. Краткий исторический обзор морских походов... СПб, 1994, с. 84-85

Правда, продолжалось это всего пять лет. Военное счастье изменило России. Получившая подкрепление шведская армия отвоевала занятые русскими города. А потом в войну включилась и Польша. Это заставило Россию в 1661 году подписать Кардисский мир, по которому лишилась она всех завоеваний. Кокенхаузен возвращен Швеции. Верфь и корабли уничтожены.

Однако замысел царя Алексея Михайловича о постройке флота был воплощен в другом месте. Альманах “Колыбель русского флота” № 1 за 1997 год сообщает интересные подробности этого события. В 1996 году в Российском Государственном архиве был обнаружен датированный 1659 годом документ – ответ царю воронежского воеводы Сента Хрущева по поводу Указа о строительстве в с. Тарбеево пятисот стругов. “По указ тебя, великого государя, - пишется в нем, - велено Ивану Романчюкову в Козловском уезде на пристане реки Лесново Воронежу в селе Тарбееве сделать пятьсот стругов и мне, холопу твоему, послать в Козловский уезд к Ивану Романчюкову для стругового дела струговых и якорных мастеров, которые умеют струги и якор на морской ход донским казакам делать, и плотников, и кузнецов, и работников сколько ему надобно... Я, холоп твой, в Козловский уезд к Ивану Романчюкову всех работников ему послал, а кроме того плотников три человека, кузнецов два человека сентября в 10 день” ...

Работа в Тарбеево шла полным ходом под присмотром опытного корабела Ивана Романчюкова, казака Кирилла Петрова, вызванного из Черкесска в качестве консультанта. Весной 1660 года флотилия с восьмисотым отрядом казаков под водительством воеводы Хитрово отправилась в низовье Дона... Но это еще не был флот морской, занять который стремились русские цари уже тогда, а попытка создать азово-черноморскую флотилию для боевых действий против Крымского ханства и Турции. Она имела ещё одно предназначение: отвлечь крымского хана, союзника Польши, от возможной помощи полякам на Украине, где сложились тяжелые обстоятельства для русских войск.

В результате было построено 500 стругов на Дону и Воронеже, а к весне 1663 года ещё 175 морских гребно-парусных судов. Однако использовать их не довелось: внутренняя обстановка в России не позволила продолжать войну в Приазовье.

Надо заметить, что была попытка создания морского флота и на Дону! Это было в 1646 году, когда готовился очередной военный поход в Приазовье для ответных ударов по татарам-крымчакам.

Правительство распорядилось, чтобы морские суда были построены под Воронежем весной – “вольными охочими людьми”, т.е. самими участниками похода. Однако затея не удалась, и тогда решено было летом 1646 года перебросить 100 судов на Дон с Волги, а одновременно построить 100 морских судов в верховьях Дона силами московских плотников и местного населения. Но опыта в таком строительстве было мало. Поэтому

все 200 судов оказались непригодными для морского похода¹.

Словом, в который уже раз неудачей завершилась попытка россиян создать свой флот.

И тогда, твердо веря в необходимость флота для России и, исходя из реальностей, боярин Ордин-Нащокин написал Алексею Михайловичу: “На Москве, Государь, не радят о государственных делах – ей дурно! Посольский приказ есть око великой России. Чтобы умножить, да расширить, возвести государство, надобен верный зоркий глаз избранных и беспристрастных людей, а это дело, Государь, Посольского приказа. Честь для тех, кто свято хранит пользу Отечества; унижение тем, кто не рачит о важности и величии его. Царь! Думные дьяки занимаются хитростями и кружечными делами” (пьянством – В.Г.)

И далее он предлагал начать постройку кораблей и судов на верфях по Волге и ее притокам, тем более, что в тех местах было достаточно подходящих лесов, да и близки они были к столице. И еще одна выгода положения: именно в тех местах выходцы из Голландии ван-Сведен, Винкус и Акема, гамбуржец Марселис и другие создали железоделательные заводы, так необходимые для обеспечения строительства кораблей.

Алексей Михайлович тотчас назначил на кораблестроение в подмосковном Дединове дворянина Полуэктова и подьячего Петрова, подчеркнув в своем указе: “И будучи ему, Якову (Полуэктову) и подьячему у того дела быть безотступно, и Великого Государя делам радеть неоплошно, и посулов и поминков ни у кого ничего не имати: а будет они Яков и подьячий Степан (Петров) радеть не учнут, а учнут от того дела корыстоватца, а после про то сыщется, и им от Великого Государя быти в опале”

План Ордин-Нащокина был принят и вскоре воплотился в жизнь. Началось с того, что в 1667 году компания персидских купцов заключила с московским правительством договор на перевозку товаров из Персии в Москву по Волге, чтобы затем отправлять их через Астрахань в «немецкие земли». Специально для охраны купеческих кораблей от морских разбойников был заложен в дворцовом селе Дединове на реке Оке военный корабль. Имя ему дали - «Орел». В длину он имел 25,5 метра, ширину - 6,5 метров, осадку - 1,5 метра. 22 железных пушки составляли вооружение «Орла». Строили корабль русские плотники и кузнецы под руководством выписанных из Голландии мастеров. Капитаном судна назначили тоже выписанного из Голландии Давида Бутлера.

Одновременно с «Орлом» строили еще яхту, бот и 2 шняки (небольших грузовых парусных судов) - словом, маленькую флотилию. Как всегда не хватило денег, снастей, оборудования. Сроки постройки затянулись. Все это было в конце концов преодолено, но спущенный на воду 19 мая 1668 года «Орел» постигла, как и «Фредерик», беда. Через три месяца пла-

¹ Заговорский В.П. Флот на Дону до Петра I – Воронеж, Подъем, 1957.

вания по Волге прибыв в Астрахань, он попал в руки восставших разинцев и был сожжен ими (такова одна версия), или поставлен в дальний затон, где и сгнил (вторая версия)...

Таковы исторические “случайности”, длительное время оставлявшие нашу страну без регулярного флота. Между тем необходимость в нем была огромная. Да и возможности для того были велики.

ГЛАВА III СОЗДАНИЕ ПЕТРОМ ВЕЛИКИМ РЕГУЛЯРНОГО ВОЕННОГО ФЛОТА

1. Морским судам быть!

В XVI-XVII в.в. границы государства Российского значительно расширились за счет присоединения Сибири, освоения обширных пространств северных и восточных окраин страны. Однако развитие экономических и культурных связей, торговли с передовыми странами Европы и мира тормозились отрезанностью России от морей.

Карл Маркс писал по этому поводу так: “Ни одна великая нация никогда не существовала и не могла существовать в таком удаленном от морей положении, в каком находилось первоначальное государство Петра Великого, никогда ни одна нация не мирилась с тем, чтобы ее морские побережья и устья ее рек были от нее оторваны... Петр I завладел всем тем, что было абсолютно необходимо для естественного развития страны”.¹

Петра - сына царя Московского Алексея Михайловича Романова - с самого детства тянуло к морю, к кораблям, к премудростям нелегкого морского дела. Он изучал навигацию и астрономию, всяческие хитроумные приборы, служащие для того. С удовольствием и много занимался арифметикой, геометрией, а также другими важными как в морском, так и в военном деле предметами. По крайней мере - фортификацией, артиллерией. Уже в 10 лет (1682 г.) он сформировал “потешные” полки из жителей подмосковных сел Преображенского и Семеновского, которые всерьез готовились к “огненным” потехам - учились и строю, и пальбе из ружей, и огненному бою из пушек. А в 1688 году под руководством бывшего голландского военного моряка Франца Тиммермана, жившего в Немецкой слободке Москвы, приступил к строительству кораблей “потешной” флотилии... Толчком к этому послужил обнаруженный в амбаре двоюродного деда - Никиты Ивановича Романова - английский ботик, который был отремонтирован корабельным плотником Карштенем Брантом. После установки мачты с парусом ботик был спущен на воду - сначала в р. Яузу, затем, в поисках большей воды, перевезен на Просяной пруд и, наконец, на озеро Плещеево (Переславское). Именно на этих водоемах Карштен Брант

¹ К.Маркс. Тайная дипломатия XVIII в. - М.: 1955

обучал царя искусству управлять ботом под парусом. На Переславском же озере Карштен Брант с помощником своим Кортом по указанию Петра заложили несколько судов будущей флотилии.

К июню 1689 году плотники завершили постройку первых судов флотилии – бота “Фортуна”, двух малых трехмачтовых фрегатов и двух небольших яхт, для чего ещё в августе 1688 года в Переславле-Залесском Петр I организовал верфь. Петр I легко и быстро освоивший парусную науку на ботике, потянулся к ещё большему водному пространству. Теперь уже с целой “потешной” флотилии. Команды их составили солдаты “потешных” Семеновского и Преображенского полков. Начались регулярные плаванья, маневры судов, огненные потехи.

Так ботик, носивший символическое имя “Фортуна”, сыграл весьма великую роль в становлении морского флота России. И эта роль была заслуженно подчеркнута 27 июля 1720 года в “Похвальном слове” в честь Гренгамской победы новгородским архиепископом Феофаном Прокоповичем: “Кто не скажет, что малый ботик против флота есть аки зернышко противу древа? О ботик, позлащения достойный!.. Мой бы совет был ботик сей блюсти и хранить в сокровищах на незабвенную память последующему роду”.

Петр I учел это пожелание. Оценив роль ботика в истории флота, он издал указ, по которому впредь все торжества на воде, посвященные дню заключения Ништадтского мира, следовало начинать смотром кораблей с участием в нем ботика.

Что же касается Переславской верфи, в ноябре 1691 года сюда прибыли 16 мастеров для расширения судостроения. Уже летом 1692 года было спущено на воду несколько десятков кораблей, самым крупным среди которых был 30-пушечный фрегат “Марс”. Петр I, желавший как можно быстрее увидеть результаты военной учебы, уже в августе устроил совместные маневры Переславской флотилии и Бутырского полка.

Однако и это были не петровские масштабы. Он видел новые перспективы. Летом 1693 года на верфи прекратили строительство судов, а корабельные мастера и плотники были переведены в Архангельск, на организованную по его указанию новую, Соломбальскую верфь.

Оторванность России от морских путей мешала ее дальнейшему экономическому и культурному развитию. Страна, окруженная морями, к концу XVII века имела всего лишь один порт - Архангельск, через который осуществлялись деловые и торговые контакты с другими странами. Поэтому первой и самой главной задачей видел Петр борьбу за возврат России морских побережий.

30 июля 1693 года Петр I прибыл в Архангельск, чтобы не только увидеть “большую” воду, но и глубже вникнуть в вопросы морского дела и кораблестроения. Именно поэтому он вышел в Белое море на 12-пушечной яхте “Святой Петр”, построенной в Архангельске. Пробыл в море с 6 по 10 августа, при этом попав в основательный шторм. Однако такие обстоя-

тельства не изменили планов царя. Он приказал заложить на устроенной близ города Соломбальской верфи 24-пушечный корабль, поручив наблюдение за тем вновь назначенному воеводой стольнику Ф. М. Апраксину (ставшему впоследствии генерал-адмиралом Российского флота).

Следует особо подчеркнуть, что Соломбальская верфь, на которую переведены были из Переславской верфи русские и иностранные корабельные мастера, а также плотники-поморы, стала первой казенной верфью, которая начала строить первые торговые (купеческие) суда России.

Первым такого рода судном стал “Святой Павел” (длина – 26 м., ширина – 6,6 м., осадка – 2,7 м.). Он был заложен 18 сентября 1693 года, а спущен на воду 20 мая 1694 года. Правда, торговое судостроение здесь продолжалось до 1708 года, когда верфь перешла на военное кораблестроение – надо было создавать Беломорскую флотилию.

Что же касается торговых судов, “Святой Павел” уже летом 1694 года пошел в Голландию с казенным товаром – поташом, смолой, лесом и хлебом. Это было первое дальнее плавание торговых судов России под государственным флагом. В 1701 году построено и спущено на воду ещё шесть торговых судов несколько более крупных (длина – 38 м., осадка – 3-3,6 м.) – трехпалубных и трехмачтовых. Разумеется, они имели для самообороны по тем временам неплохое вооружение – от шести до тридцати четырех шестифунтовых орудий.

Общее наблюдение за постройкой торговых судов до 1701 года возлагалось на воеводу, а потом – на Адмиралтейский приказ и экипажмейстеров порта.

Команды таких судов создавались сначала посылкой в составе экипажа (30-40 человек) трех-четырёх русских матросов для “спознания морского хода, корабельной оснастки и немецкого языка”. Затем эти суда отдавались на откуп иностранным шкиперам с обязательством иметь русский экипаж. А уж потом появились и свои шкипера. По крайней мере, к 1718 году было уже 13 чисто русских торговых судов. Правда, иностранных было вчетверо больше. В 1700 году, например, их было 64, а в 1716-м уже 233!

Однако вернемся в Архангельск периода становления верфи.

В середине 1694 года царь вновь приехал в Архангельск, где его уже ждал корабль русской постройки “Святой Павел”. Туда же подоспел и построенный по заказу в Голландии 44-пушечный корабль “Святое пророчество”. Теперь, глядя на стоящие в порту английские купеческие суда и свои, царь мог сравнить их внешний вид и качества, выбрать наиболее целесообразное направление развития кораблестроения.

Добиться выхода России к морю! - это решение Петра I было твердым. Однако обстоятельства заставили его начать свое дело с южного направления - с крепости Азов, находившейся в турецких руках и являвшейся ключом к Черному морю. Турция была беспокойным, агрессивным соседом.

Так сложилось исторически, что Турция постоянно создавала трудности развитию молодого Русского государства. Еще с 1475 года она не только притязала на Крым, но считала его своим вассалом. Более того, не раз турки вместе с крымскими татарами совершали набеги на южнороссийские территории. А с 1524 года турецкий султан Сулейман I объявил своим “владением” еще и Казань. Стремясь ограничить турецкие притязания и удержать хотя бы частично свое влияние на восточноевропейские территории, император Священной Римской империи еще в 1482-83 гг. через венгерского короля Матвея Корвина предложил Великому князю Московскому Ивану III титул короля. Но это превратило бы Русь в провинцию Вены. После отказа Руси от такой участи у Европы возник новый план - насильственного “превращения Московии в имперскую провинцию”. Их суть выражал, например, Генрих фон Штаден, немец, живший некоторое время на Руси и служивший в опричнине. Позднее такой же план силового давления (во время Смуты XVII в.) создали поляки.

Естественно, что, как и другие восточноевропейские государства, княжества и ханства, Русь должна была пойти по одному из двух путей: либо влиться в одну из цивилизаций (чего добивалась Европа и к чему подталкивала Турция), либо создавать свою, самобытную. Вот по этому, второму, пути и пошла Россия с XV - XVI в.в.

Покорив в середине XVI в. Казанское и Астраханское ханства, она до некоторой степени укрепила свои восточные и отчасти южные рубежи. Однако по-прежнему источником серьезной опасности оставался Крым, подвассальный Турции и закрывавший россиянам путь в Черное и Средиземное моря.

Вступив в 1689 году на престол, Петр I сразу же обратил внимание на это обстоятельство. Надо было прорываться к морю, чему препятствовала мощнейшая крепость Азов, расположенная в устье р. Дон, - обнесенная высокими стенами с башнями и глубоким рвом, с большим числом пушек. На памяти Петра были неудачи, связанные с Азовом.

Еще в 1686 году, стремясь ослабить военное могущество Турции, Россия, Польша, Австрия и Венгрия создали военный Союз, причем Россия должна была отвлекать турок от главного - дунайского - театра военных действий. В 1687 году царица Софья, правившая Россией в то время, направила в Крым войска под командованием князя В. Голицына. Однако на пути движения его армии татары подожгли степь. Бескормица, безводье и летний зной изнурили людей и лошадей. Не дойдя до Перекопа всего 200 километров, армия повернула назад... В 1688 году поход был повторен, но тоже неудачно. Вот почему Петр I, избрав главным направлением действий - юг, определил движение войск по двум маршрутам - к устью Дона и к низовьям Днепра, рассчитывая, в случае успеха приобрести базы флота и на Азовском, и на Черном морях. А уж имея флот, можно было отрезать Крым от Турции.

В целях скрытности направления главного удара Петр готовил две

армии: более крупную (120000 человек ополчения вместе с казачеством) во главе с боярином Б. П. Шереметевым отправил по Днепру к Черноморскому побережью, а вторую, меньшую (30000 человек), но более сильную, так как она в основе имела хорошо обученные “потешные” Преображенский, Семеновский и Бутырский полки - на Азов. Причем об этой армии приказано было всячески умалчивать, тогда, как об армии Шереметева говорили открыто, чтобы дезориентировать турок в определении направления главного удара русской армии.

Весной 1695 года армия Шереметева выступила в поход. А выход Азовской армии из-за большой весенней распутицы несколько задержался. Для нее за зимний период по указанию царя был подготовлен большой гребной флот: 1291 струг, 479 морских лодок, около 100 паузков и 134 плота, на которые должны были погрузиться войска и припасы армии. Путь предстоял неблизкий и трудный.

Поначалу войскам Азовской армии сопутствовал успех: подойдя к Азову, она захватила (с боем) две турецкие крепости, стоявшие на обоих берегах Дона несколько выше Азова. Крепости эти - каланчи - прикрывали подходы по реке и протоке к крепостным стенам самого Азова. Затем войска, разделенные на три отряда во главе с равнозначными по положению генералами Лефортом, Головиным и Гордоном, приступили к осаде, рытью траншей и подкопов. Но отсутствие специалистов привело к множеству ошибок, вызвавших лишние жертвы при попытках подрыва крепостных стен. Несогласованность действий равнозначных генералов тоже не способствовала успеху дела. А еще Петр I убедился (после двух неуспешных штурмов Азова), что крепость нельзя взять, так как ей постоянно оказывается помощь подкреплениями и припасами: в устье Дона приходят турецкие боевые корабли и транспорты. Вывод был однозначным: без своего флота, противодействующего флоту турецкому, о победе мечтать не приходилось. Вот тогда родилось знаменитое изречение Петра Великого “Всякий потентат (государство), который едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет!”

Петр I снял осаду и отвел войска на зиму. До весны надо было переформировать армию, выписать из-за рубежа минно-саперных специалистов, упразднив равноначалие, ввести должность главнокомандующего, а главное - построить корабельный флот.

Основным местом постройки судов был избран Воронеж, стоящий на судоходной реке, имевшей прямое сообщение с Доном. Что немаловажно - по притокам реки Воронеж росли годные для судостроения леса. Кроме того, рядом были другие верфи в Преображенском, Козлове, Сокольске, Ступине, Короткояне, Добром, Чижове.

Десятки тысяч мастеровых, плотников, кузнецов и простых крестьян согнаны были на верфи. Уже в феврале приступили к изготовлению деталей корабельного набора галер и брандеров в селе Преображенском. За образец взяли привезенную по этому случаю из Голландии 32-весельную

галеру. К концу февраля 1696 года были готовы сборные части 22 галер и 4 брандеров. Отдельные галеры достигали в длину 38 метров. Их вооружение состояло из 3-5 медных пяти- и двухфунтовых пушек. На каждой галере размещалось от 130 до 170 человек.

Особое же внимание было уделено строящимся в Воронеже двум 36-пушечным кораблям “Апостол Петр” (длина - 34,5 м., ширина - 7,6 м.) и “Апостол Павел” (длина - 30 м., ширина - 9 м.). Руководил этой работой стольник Григорий Титов. За строительством галер наблюдал Франц Тиммерман. Он же занимался заготовкой пеньки, железа, древесины, исполнял и должность казначея. Заготовка леса и продовольствия, наряд людей и распределение их по работам возложены были на Тихона Стешнева.

К концу апреля 1696 года на воду были спущены 36-пушечный корабль “Апостол Петр”, 4 брандера, 23 галеры. Это была основа Азовского флота. Второй корабль “Апостол Павел” еще не был готов. Кроме того, построены были более 1000 стругов, 60 лодок, 100 плотов. На них погрузили сухопутные войска, собравшиеся к Воронежу, и начали отправлять к Азову. Вслед за стругами, лодками и плотами двинулись крупные суда. Начался 2-й Азовский поход Петра I против Турции.

3 мая 1696 года авангард “морского каравана” выступил в поход. Петр I, величавший себя капитаном Преображенского полка Петром Алексеевым, командовал галерами авангарда и одновременно - галерой “Принципиум”. Возглавлял же весь “морской караван” адмирал Франц Лефорт - сподвижник Петра во всех его морских делах, начиная от создания “потешных” полков и флотилий.

15 мая первый отряд судов прибыл к месту сбора - Черкасску.

Здесь получили сообщение о том, что донские казаки, на своих легких лодках перебравшиеся к устью реки, напали на два турецких корабля, стоявшие там. Атака была неудачной. И Петр I, не желавший упустить возможную добычу, срочно проведя военный совет, с частью войск на 40 казачьих лодках и девяти галерах бросился за неприятелем. Однако количество турецких кораблей за это время увеличилось до тринадцати, и было бессмысленно пытаться начинать явно неравный поединок. Тем более, что галеры не могли пройти дальше из-за большой отмели в устье реки и сильного штормового ветра. Оставив казаков для наблюдения за противником, Петр I вернулся к стоянке флота - в Новосергиевск, созданный на месте захваченных штурмом еще в прошлом походе каменных крепостей у протоки Каланча.

Турки, не подозревая об опасном соседстве, утром 20 мая отправили с кораблей в Азов подкрепление в 500 человек. А вечером туда же направился караван малых транспортных судов (тунбасов) груженых снарядами, продовольствием, одеждой и т.п. В сумерках казаки напали на них, захватив при этом 9 судов, остальные обратились в бегство. Турецкий корабельный флот стал в замешательстве сниматься с якорей. Но не все успели - один корабль был сожжен казаками, а другой вынуждены были уничто-

жить сами турки.

Вот как писал по этому поводу сам Петр I: “А неприятель из кораблей, которых было 13, выгружается в 13 тунбас, для которых в провожанье было 11 ушколов (гребных судов - В. Г.), и как неприятель поровнялись с Каланчинским устьем, и наши на них ударили и помощью божиею суды разбили, из которых 10 тунбасов взяли и из тех 9 сожгли; а корабли, то видя, 11 ушли, а 2 - один утопили сами, а другой наши сожгли; а в Азов ушли ушкала с три, и то без всякого запаса. На тех тунбасах взято: 300 бомбов великих, пудов по пяти, 500 копий, 5000 гранат, 86 бочек пороху, 26 человек языков и иного всякого припасу...”¹.

Первый успех вдохновил русские войска, тем более, что поднявшаяся вода в реке позволила галерам выйти на взморье. 14 июня турки предприняли попытку усилить гарнизон, для чего подошла с моря турецкая эскадра из 6 кораблей и 17 галер, но ввиду возникшей опасности она не решилась на атаку. Десять дней простояли турецкие корабли в нерешительности. Только 24 июня турки послали десантные галеры вдоль берега, стремясь прорваться к крепости. Однако, заметив, что русские галеры начали сниматься с якорей, сочли за благо уйти. Таким образом, крепость со стороны моря оказалась беззащитной, и 19 июля была взята.

Взятие Азова явилось лишь началом большого плана Петра I. “Ничто же лутче мню быть, еже воевать морем, - заявил царь Боярской думе после этого великого события, - понеже зело блиско есть и удобно многократно паче, нежели сухим путем. К ему же потребен есть флот.”

Доводы Петра I были убедительны, а потому последовал приговор (указ) Боярской думы от 20 октября 1696 года “Морским судам быть, а скольким, о том справитца о числе крестьянских дворов, что за духовными и за всяких чинов людьми, о том выписать и доложить не замолчав и положить суды по дворам сколько пристойно.” Так сказано было в документе, носившем по тогдашнему обычаю длинное название - “Статьи удобные, которые принадлежат к взятию крепости или фортеции от турок Азова”.

И в дополнение, в этом документе подчеркнуто: “Корабли сделать со всею готовностью и с пушками и с мелким ружьем, как им быть на войне!”

Трудно переоценить значение указа Боярской думы от 20 октября 1696 года: он возвестил о так необходимом для России регулярном военно-морском флоте и начале его создания. Вот почему исторической датой для ВМФ России, датой рождения регулярного флота и служит 20 октября.

По завершению боевых действий у Азова, Петр I лично осмотрел берега Азовского моря и нашел место для учреждения базы молодого Азовского флота - Таганрог.

Первое корабельное формирование, созданное усилиями Петра I, был Азовский флот, который существовал с 1696 года по 1711 (год неудачного

¹ Письма и бумаги императора Петра Великого. Т.1, с. 69-70

Прутского похода), и построено для него было 215 различных кораблей и судов, вплоть до 44-58-пушечных.

Царь понимал, что наспех построенные на воронежских и других малых верфях суда несовершенны, что нужны свои отечественные судостроители, как и свои командные кадры военного флота. Заодно мечтал он о создании торгового флота. А решать все эти проблемы хотел, по привычке, единым - властным приемом. 4 ноября 1696 года, собрав в с. Преображенском Совет, Петр настоял, чтобы все собственники, миряне и духовенство, обладающие сотней и более домов, в течении месяца явились в Москву в Поместный приказ, где должна произойти корабельная раскладка: кому из собственников в кумпанстве с кем состоять для совместной постройки торговых судов. Не составляли исключения и архимандриты, владевшие немалой недвижимостью в монастырях. Патриарху было вменено в обязательство построить два пятидесятипушечных фрегата.

Начиная строительство сильного флота, Петр I должен был решить непростую задачу. Государственная казна была пуста. Стоимость же постройки и вооружения крупного корабля составляла до 10 тысяч рублей - сумма по тем временам огромная. Поэтому Дума приняла указ о строительстве судов на средства частных лиц. Все владельцы крестьян, имевшие 100 и более дворов, объединялись в так называемые "кумпанства" и были обязаны строить корабли: бояре и дворяне один корабль с 10 тысяч дворов, духовенство и монастыри - с 8 тысяч дворов. Владельцы менее 100 дворов обязывались вносить на строительство судов по полтине со двора. Купцы и посадские должны построить 12 кораблей. Первоначально предполагалось построить 52 судна, но впоследствии решили построить еще 25 кораблей.

На Дону и его притоках, в районе Воронежа, заложили верфи, куда согнали тысячи крепостных, а из-за границы пригласили мастеров. Петр торопил с постройкой, хотел за два года создать сильный флот, чтобы в 1699 году, к концу перемирия с Турцией, отправить русское посольство для переговоров о мирном договоре в Константинополь морем, на русском корабле, и проводить его до Керчи всем флотом. Он хотел убедить турок в существовании у России сильного флота и тем принудить их к скорейшему заключению прочного мира.

Строительство Азовского флота велось на верфях в Воронеже, Таврове, Ступине, Брянске, Чижовке, Павловске. И уже осенью 1698 года часть судов была спущена на воду. Построенные корабли имели в принципе стандартные технические данные: длина до 35м, ширина 8-10 м, осадка - 2-2,5 м. На вооружении их состояло от 26 до 49 пушек.

Весной 1699 года Петр прибыл в Воронеж для личного руководства подготовкой к плаванию. Однако его надежды не оправдались. Несмотря на кажущуюся готовность почти всех "кумпанских" судов, качество их было чрезвычайно низким. Делались они наспех, неумело, из сырого леса. Каждый мастер строил корабль по своим прикидкам, поэтому они отлича-

лись размерами и вооружением. Годным к плаванию признали только несколько из них.

30 апреля Петр с пятью кораблями двинулся из Воронежа. Для большей торжественности плавания по Дону к кораблям присоединили еще 13 бригантин и 11 галиотов. 24 мая караван прибыл в Азов, где Петр приказал готовить в поход и первенца флота “Апостола Петра”, построенного в 1696 году и участвовавшего во взятии Азова. Окончательный состав эскадры был следующий: “Скорпион” под флагом адмирала Ф. Головина, “Благое начало” (вице-адмирал Крюйс), “Цвет войны” (шаутбенахт Рез), “Отворенные врата” (капитан Петр Михайлов), “Апостол Петр” (капитан Фохт), “Сила” (капитан Рокускин), “Безбоязнь” (капитан Бекгам), “Соединение” (капитан Меер), “Меркурий” (капитан Вальронт), “Крепость” (капитан Памбург) и две галеры. Корабли имели на вооружении от 22 до 62 орудий.

Петр I, хотя и числился под именем капитана Петра Михайлова, командира корабля “Отворенные врата”, являлся руководителем всего похода. Все командные должности на кораблях занимали иностранцы, приглашенные на русскую службу. Обязанности матросов исполняли солдаты лейб-гвардии Семеновского и Преображенского полков. К примеру, в составе экипажа “Крепость” кроме капитана Памбурга находились четыре офицера, лекарь, боцман и два его помощника (все иностранцы), 16 иностранных матросов и 111 семеновцев и преображенцев.

Наконец 14 августа эскадра подняла паруса и с попутным ветром вышла в море. Спустя четыре дня корабли пришли к Керчи и стали на якорь недалеко от турецкой эскадры. На следующий день начались переговоры. Петр сохранял инкогнито и в переговорах не участвовал. Надев платье голландского матроса, он исполнял обязанности рулевого на адмиральской шлюпке, что позволило ему осмотреть турецкие корабли.

Приход русского флота и намерение доставить посла в Константинополь морем привели турецкие власти в ужас. Велико было также их удивление при виде стольких судов, построенных в короткое время. Представители керченского паши упрашивали адмирала Головина отправить посла, как обычно, берегом. Но посол Е. Украинцев категорически заявил, что сухим путем не поедет. Турки вынуждены были уступить. Они согласились пропустить “Крепость” в Черное море с эскортом из своих кораблей, но просили несколько дней на подготовку к проходу.

Только 28 августа в сопровождении четырех турецких кораблей “Крепость” вышла в Черное море, но в пути, в тумане, турки отстали, и “Крепость” самостоятельно вошла в Босфор, где 7 сентября бросила якорь в Константинополе.

Приход русского корабля вызвал у турок сильное удивление. Они были поражены тем, что Россия в короткое время успела создать военный флот, и в своей политике пошли на уступки. Посол Е. Украинцев подписал выгодный для России Константинопольский мирный договор сроком на 30

лет. В июле 1700 года “Крепость” вернулась в Азов, доставив 170 русских солдат, захваченных ранее турками в плен.

Первый морской поход, завершившись в целом успешно, подтвердил, к сожалению, и низкое качество “кумпанских” кораблей. Например, Е. Украинцев о своем плавании на “Крепости” писал: “В ветер, и не самый сильный, корабль грозно скрипел и набок покланивался, и воды в нем явилось не мало”. Уже 20 апреля 1700 года был издан указ о прекращении деятельности “кумпанств”, и в дальнейшем все русские корабли строились за счет казны, по утвержденным Адмиралтейств-коллегией чертежам.

А тем временем Петр I предпринял большую дипломатическую миссию в Западную Европу с целью укрепления и расширения союза России с Англией, Данией, Пруссией, Австрией и Венецией, создания коалиции против “султана Турского, хана Крымского и всех бусурманских орд”. Кроме того, Петр видел цель поездки и в том, чтобы ознакомиться с состоянием военно-морского дела в ведущих странах Европы, закупить вооружение, пригласить на русскую службу кораблестроителей, моряков, инженеров, которых так не хватало ему для осуществления грандиозных планов, а также отправить людей “учиться всяким наукам”, особенно “для научения морского дела”.

В мае 1697 года Великое посольство, во главе которого стояли адмирал Ф.Я. Лефорт, боярин Ф. А. Головин и думный дьяк П. Б. Возницын, выехало из России. При них состояло около двухсот человек свиты и тридцать волонтеров, участвовавших в предыдущих плаваниях с Петром I и занимавшихся строительством кораблей. Помимо волонтеров в посольстве было шестьдесят девять стольников - молодых людей преимущественно знатных фамилий.

Вернувшись впоследствии из-за границы, они сдавали экзамен по морскому делу самому Петру I. Экзамен был непростым. Недаром из всех стольников лишь четверо выдержали его на “удовлетворительно”. И только один - князь Федор Урусов стал первым русским морским капитаном (1704 год).

Негласная инструкция указывала ехавшим: “сыскать за границей на морскую службу капитанов добрых, которые бы сами в матросах бывали, и службою дошли до чина, а не по иным причинам, таких же поручиков и всевозможных мастеров, которые делают на кораблях всякое дело”. Волонтерам приписывалось “знать чертежи или карты морские, компас и прочие признаки морские”, приобрести навыки в управления судном в обычных условиях и в морском бою, для чего им вменялось в обязанности изыскивать любую возможность принять участие в морском сражении, досконально знать устройство судна, способы его постройки, а при возвращении привезти с собой по два искусных мастера морского дела. Обучение оплачивалось царской казной.

В первом крупном портовом городе на пути Великого посольства - Риге, принадлежащем шведам, “московиты” интересовались буквально

всем: как размещаются корабли в порту, как они загружаются, какова численность гарнизона, как одеваются солдаты, чем они вооружены. Памятным стало для Петра и посещение Либавы (Лиепай), где он долго засиживался в винных погребках с рыбаками, выдавая себя за шкипера. Здесь у Петра впервые возникла мысль о выходе России к Балтийскому морю, а не к Черному.

Опередив посольство, Петр отправился в Кенигсберг, где усиленно и весьма успешно изучал артиллерийское дело и получил аттестат, в котором было написано: “Петра Михайлова признавать и почитать за совершенного в метании бомб, осторожного и искусного огнестрельного художника”.

Ненадолго задержавшись в Польше и Германии, Петр I отправился в Голландию и здесь поселился в доме случайно встреченного им кузнеца Геррита Киста, с которым познакомился еще в Москве, где тот работал по договору. Первые десять дней Петр интересовался работой фабрик, заводов, лесопилен, сукновален, жизнью и бытом семей голландских плотников, которые работали по договору в России. 19 августа 1697 года он был приглашен на фейерверк, устроенный Ост-Индской компанией по случаю прибытия русского посольства. Тогда же ему предложили поработать в компании, для чего специально заказали строительство нового фрегата, названного “Святые апостолы Петр и Павел”. Желая участвовать в создании нового корабля, узнать “секреты” знаменитых голландских корабелов, Петр не раздумывая принял приглашение. Вместе с ним работало еще десять человек из посольства, в том числе и А.Д.Меншиков. Почти девять недель ушло на строительство фрегата. Четыре месяца, проведенные в Голландии, оказались весьма полезными. Петр узнал, “что подобало доброму плотнику знать”.

После окончания учения в Голландии корабельный мастер Ост-Индской верфи Геррит Класс Поль выдал Петру патент, в котором отмечалось: “...находившийся в свите Русского посольства Петр Михайлов... был прилежным и разумным плотником... и под моим надзором корабельную архитектуру изучил основательно... уразумел эти предметы в такой степени, сколько мы сами их разумеем”.

В Голландии члены посольства большое внимание уделяли подбору кадров для рождавшегося в России флота. В основном это были русские люди, жившие на чужбине, где приобрели навыки морского дела. Они охотно принимали приглашение работать в России. Первыми нанятыми матросами стали Юрий Францев, Марк Дубровников, Антон Степанов, Лука Николаев, Петр Николаев. Всего в Голландии было нанято около 900 человек, от вице-адмирала до корабельного кока.

Оставшись недовольным теоретической подготовкой голландских кораблестроителей, Петр I для приобретения новых знаний отправился в Англию.

В Англии Петр I поселился в Дептфорде, недалеко от Лондона, где сам

адмирал Кармартен давал ему уроки кораблестроения и чтения чертежей. Петр побывал в Лондоне, в Оксфорде, особенно часто заглядывал в Вулич, где находились главный артиллерийский арсенал и артиллерийские мастерские. Там он наблюдал за изготовлением снарядов и “отведывал метание бомб”. В Портсмуте Петр прожил три дня на кораблях эскадры, знакомясь с организацией корабельной службы, вооружением кораблей, “тщательно замечая число пушек и калибр их, вес ядер”. На 80-пушечном корабле “Гамбург” Петр I совершил поход к острову Уайт, на обратном пути став свидетелем учебного морского боя, устроенного специально для русского царя.

На память о посещении Англии король Вильгельм III Оранский подарил Петру I модель английского корабля “Royal Sovereign” (“Великолепный Властелин”). Корабль имел три сплошные палубы, бак, шканцы, ют и рубку. На его нижней палубе были установлены 30 орудий калибром 32 и 42 фунта, на средней палубе стояли тридцать 18- и 9-фунтовых орудий, на верхней палубе - двадцать три легких орудия, 6- или 3-фунтовых. Кроме того, на нем находилось 20 погонных орудий и 26 орудий на баке и шканцах. Такие познания пригодились Петру, когда конструировал он свои корабли.

После Англии Великое посольство посетило Вену, прилагая все усилия, чтобы не допустить заключения сепаратного мира Австрии с Турцией. Но добиться этого не удалось, так как в то время, когда Великое посольство отправлялось в Венецию, пришло известие о бунте стрельцов в Москве. Петр принял решение вернуться в Россию, попутно в Равеннскую встретившись с польским королем Августом II. В результате состоявшихся переговоров была заложена основа будущего согласия против Швеции.

25 августа 1698 года Великое посольство вернулось в Москву, сделав немало: для службы в России, в основном для русского флота, было нанято около 1000 специалистов, закуплено 22 пушки, 5000 ружей, 3200 штыков, множество различных приборов, снаряжения и оборудования. Великое посольство ускорило разработку плана борьбы России за выход в Прибалтику. Петр I понял, что необходимо изменить направление внешней политики: выход к морю нужен был, прежде всего, на Балтике!

Но для этого нужен был не столько флот, как корабли, а флот – как корабли с хорошо обученным экипажем: капитанами, штурманами, боцманами, матросами-специалистами.

Для подготовки офицеров флота, прежде всего, Петр I 25 января 1701 года учредил в Москве Школу математических и навигацких наук, где преподавались дисциплины, из которых можно было извлечь разнообразные знания, необходимые для практической деятельности: математика, геометрия, тригонометрия, навигация, астрономия.

По мнению царя, “не только к морскому ходу нужна сия школа, но и артиллерии и инженерству”. Но, прежде всего, на то время была великая

потребность в морских специалистах – шкиперах, штурманах-навигаторах.

Как известно, поначалу Петр I получал таких специалистов из-за рубежа наймом их, или же обучением русских людей за рубежом.

Еще в 1697 году Петр I построил в Воронеже первое в России государственное Адмиралтейство. Вместе с талантливым кораблестроителем Федосеем Склаевым разработал таблицы стандартов, основных размерений разных типов кораблей, строжайше запретив отступать от установленных “добрых пропорций”.

19 ноября 1698 года на Воронежской адмиралтейской верфи Петр Первый закончил свой первый государственный корабль – 58-пушечный “Гото Предистинация”, имевший длину 40 м., ширину – 9,8 м.

Надо заметить, что Воронежское адмиралтейство существовало до 1712 года, ибо после неудачного Прутского похода в Северной войне Петр Первый перенес центр своей военной политики на Балтику.

Значение Адмиралтейства в Воронеже велико: в нем открылся талант мастеров-кораблестроителей – Федосея Склаева, Лукьяна Верещагина, Гаврилы Меншикова, Анисима Молярова, Мокея Черкасова, Ивана Немцова, Андрея Алатианинова и других.

Именно здесь приобретен богатейший опыт отечественного кораблестроения, впервые выработана программа постройки крупных кораблей, сформировалась система обучения кораблестроителей и командного состава флота, были разработаны и внедрены правила организации корабельной службы и ведения морского боя.

В Воронеже за первые полтора десятка лет было построено более 200 судов, в том числе 75 кораблей, 7 бомбардирских кораблей, 9 брандеров, 114 галер и бригантин, 4 яхты и множество малых судов.

Петр I, хорошо понимая значение добрых кадров для флота, заботился не только о подготовке за рубежом русских навигаторов, но и другой части кадров флота - матросов. С этой целью еще с 1696 года стали посылать за рубеж для “изучения матросской науки” простолудинов, которые должны были служить в иностранных флотах, приобретая нужные знания. Называли этих матросов - “заморянами” (ибо были они за морями, в иных странах).

Уже в 1696 году по распоряжению Петра I вместо нанятых в Архангельске 38 иноземных моряков было послано в Голландию 40 русских добровольцев - в основном из Холмогор, Архангельска и окрестных поморских деревень. Им было велено “своею охотою учитьца морскому делу и признаватца корабельным снастям”, дано на путь до Амстердама на купеческих судах по 2,5 рубля казенных денег.

К сожалению, этот опыт оказался неудачным. Уже в 1698 году к российским великим послам в Амстердаме явились 20 из 40 отправленных на учебу и заявили, что всех их по прибытии в Голландию “неволею” зачислили солдатами в сухопутные войска. Они даже воевали с Францией,

участвовали в осаде города Намюра, а потом “отпущены на волю”.¹

Однако нужда в кадрах низших морских чинов - матросов, боцманматов, боцманов и пр. была велика. Особенно после возвращения России весной 1703 года выхода в Финский залив и начала строительства флота на Балтике. Об этом буквально кричал флот. Летом 1702 года глава Адмиралтейского приказа Ф.М. Апраксин писал Петру I из Азова: “...кораблей, милостью Божиею, множитца, а афицеров, и матрозов малитца. Естьли так будет, бес прибавки, ничаво добра зделать не возможно”. Многие матросы-иностранцы со слезами просили отпустить их, ибо срок контракта закончен. Из-за “малолюдства” весной 1703 года в море нельзя было вывести все корабли флота. Тоже было и на флоте Балтийском.

Красноречиво свидетельство английского посланника в России Ч. Уитворта, сообщавшего в Лондон в 1705 году: “В русском Черноморском (Азовском) флоте имеется на каждом судне не более трех сведущих матросов, остальной же экипаж состоит из русских, еще не обучившихся морскому делу”.²

В 1702 году в Архангельске на иностранные купеческие суда послано было 150 матросов из новопризванных для обучения. Так же поступали в последующие годы. И, наверное, лучшей оценкой полученной ими школы будут слова подканцлера П. Шафирова, сказанные в 1717 году по поводу командования Петром I в 1716 году Объединенным флотом союзников: “И хотя за чудо возможно было принять, ежели бы кто мог видеть единого из российского народа на море на кораблях плавающего, такое ныне видели его Величество самого командующего свой российский флот, но и купно великобританский, датский и галанской флоты под его стандартом империялским на Балтийском море... и многие тысячи рядовых матросов российского народа...”.

К сожалению, не всегда оправдывала себя практика приглашения на командные должности флота иностранных офицеров. Это было достаточно дорого, да не всегда получившие высокие чины и оклады иностранцы добросовестно отрабатывали эти блага. Не все получилось хорошо и с подготовкой русских флотских офицеров за границей. Нужны были свои, доморощенные, верные своей Отчизне офицеры флота. Так родилась мысль о создании собственной кузницы флотских офицерских кадров.

14 (25) января 1701 года Петр I подписал высочайший указ о создании в Москве первого военно-морского учебного заведения – Школы математических и навигацких наук, которую возглавил сподвижник царя, дипломат и командир первой русской эскадры в Азовском море генерал-адмирал и генерал-фельдмаршал Федор Головин.

Для обучения будущих офицеров морскому делу приглашен был профессор Абердинского университета А.Д.Фарверсон. В школе на низших ступенях велось преподавание арифметики, геометрии, черчения, фехто-

¹ Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской истории. СПб, 1875, с.579-590

² Сборник РИО. Т.39, СПб, 1884, с.60

вания. А на высшей ступени – навигация, астрономия, география, числение пути корабля...

Первый выпуск школы (64 человека) состоялся в 1705 году. Из них К. Зотов и П. Чихачев отличились в Северной войне, С. Лопухин и Ф. Соимонов стали кораблестроителями, А. Кожин, С. Малыгин и Г. Золотарев – морскими исследователями.

В 1715 году навигаторские классы Школы были переведены в Санкт-Петербург, где открылась так называемая Академия морской гвардии. А Навигацкая школа стала морским подготовительным училищем (до 1752 года).

Если поначалу математические и морские науки в Академии преподавали иностранцы, то затем их заменили выпускниками Навигацкой школы – А. Кривов, Н. Курганов, А. Нагаев и другие, и обучали они уже по своим учебникам. В частности, С. Малыгин составил первое русское руководство по навигации “Сокращенная навигация по карте де-Редукцион”; Н. Курганов создал труд “Наука морская – сиречь опыт теории и практики управления кораблем и флотом” и т.д.

В последующем, в 1752 году, учрежден был Морской кадетский корпус, затем ставший Морской академией – прекрасной школой кадров для Российского военного флота.

2. Северная война 1700-1721 гг.

Около века Россия оставалась оторванной от выхода в Балтийское море: в итоге целого ряда войн Швеция в первой половине XVII в. захватила Лифляндию и Эстляндию, острова Эзель и Готланд, значительную часть Северной Германии с устьями судоходных рек Одер и Эльба, также часть русских земель, прилегающих к морю. По Столбовскому миру 1617 года последний город-порт Нарва был оторван от России Швецией.

В начале XVIII в. Швеция была в зените славы и военного могущества. Ее флот господствовал на Балтийском море, да и само море не без оснований называлось “Шведским озером”. Шведский король Густав-Адольф хвастливо заявлял тогда в сейме, что Россия “без нашего соизволения не может ни одного судна спустить на Балтийское море... У России отнято море!..”

Действительно, флот шведов был огромен: 42 линейных корабля, 12 фрегатов с экипажами в числе 13000 матросов и офицеров.

Петр I видел, что с таким грозным соперником ему одному не справиться. Он нашел союзников в лице Дании, Саксонии и Речи Посполитой (Польши). Между тем международная обстановка благоприятствовала России: в Европе назревал крупнейший военный конфликт из-за “испанского наследства” - испанской короны и огромных ее колоний. Один из претендентов - Франция. Ей противостояли Австрия, Голландия и Англия. Обе стороны готовились к схватке и вмешаться в дела на севере Европы не

могли.

И Петр решился. В августе 1700 года война со Швецией началась. Только, к сожалению, ее начало оказалось неудачным для России. Так уж получилось, что военные действия против Карла XII (шведского короля) первой начала Дания. Датский король Фредерик IV осадил шведскую крепость Штральзунд в Северной Германии. Польский король (он же саксонский курфюрст) Август II, будучи союзником Петра, двинул войска под Ригу, которая имела сильный шведский гарнизон. Несколько позднее их вступила в войну Россия, т.к. в Москве ожидали скорейшего заключения мира с Турцией, который развязал бы руки России. Наконец гонец доставил весть о Константинопольском мире, оставлявшем в русских руках Азов. Час пробил!

Первым объектом атаки русских войск должна была стать мощная шведская крепость Нарва. На десятки верст растянулся обоз из 10000 телег, нагруженных снаряжением, боеприпасами, артиллерией и продовольствием. Царь в чине капитана бомбардирской роты Преображенского полка тоже находился в составе войск, насчитывающих 34000 человек. Это была, в основном, армия старого образца, так как значительную часть ее составляло ополчение.

Но в Твери курьер польского короля Августа II доставил Петру I неприятное известие: шведский король вынудил капитулировать Данию. Оказывается, шведский король Карл XII во главе 15-тысячного войска внезапно оказался под стенами Копенгагена, куда его доставили английские и голландские корабли. Под угрозой разрушительной бомбардировки Карл XII вынудил датского короля Фредерика IV заключить Травендальский мир. Дания, таким образом, вышла из Северного союза. Теперь Карл XII, не опасаясь за свои тылы, бросил все сухопутные и морские силы на восток - против России и Саксонии. Новость была ошеломляющей, но тем не менее она не оказала влияния на планы русского командования: армия продолжала движение на запад, и первые русские полки численностью 10000 человек, преодолевая осеннее бездорожье, 23 сентября достигли Нарвы.

Бомбардировка крепости началась 20 октября и без всякого эффекта продолжалась две недели - ровно столько, на сколько хватило пороха, ядер и бомб. Между тем шведский король Карл XII вновь посадил армию на корабли и, высадясь в Лифляндии, двинулся к Нарве на помощь осажденному гарнизону. Получив известие о приближении неприятеля, Петр уехал из-под Нарвы, передав командование армией только что нанятому на русскую службу герцогу фон Круи. Зная о движении шведских войск к Нарве, русское командование отправило на встречу им отряд под командованием Б.П. Шереметева, чтобы преградить путь неприятелю на восток. Однако Шереметев, не выполнив поручения, предпочел отступить. Так что Карл XII подошел к Нарве как бы "на его плечах".

Сражение произошло 19 ноября и закончилось катастрофическим по-

ражением русской армии. Этому способствовали три обстоятельства: во-первых, расположение русского лагеря было ориентировано на осаду Нарвы, поэтому войска заняли позиции тонкой линией вокруг крепости, протяженностью семь верст; во-вторых, перед началом сражения повалил сильный снег, что позволило шведам под его покровом незаметно подойти к русскому лагерю и внезапно атаковать его; третья и главная причина поражения состояла в слабой выучке русских войск, слабом их вооружении и отсутствии опытных, знающих свое дело офицеров, неустойчивости наёмников.

Под Нарвой Россия потеряла убитыми, утонувшими, умершими от голода в результате плохой организации снабжения провиантом 6000 человек и всю артиллерию (135 пушек разных калибров).

Военные успехи снискали Карлу XII громкую славу непобедимого полководца, перед которым трепетали монархи и правительства европейских государств. Престиж же России сильно пострадал.

Неудача под Нарвой не подавила Петра I. Он верил в силы России и с удвоенной энергией взялся за создание регулярной армии. Этому способствовали действия Карла XII. Шведский король, вместо того, чтобы окончательно разгромить русскую армию и продиктовать Петру выгодные для себя условия мира, счел, что эта армия настолько деморализована и слаба, что Петру I понадобятся многие годы для поднятия ее боеспособности. Поэтому Карл XII отправился на запад, в Польшу, громить третьего участника Северного союза - Августа II.

Просчет шведского короля состоял в том, что он намеревался разгромить саксонские войска в одном генеральном сражении, а на поверку оказалось, что шведам пришлось “колесить” по территории Польши долгих шесть лет, нанося саксонцам бесчисленное множество мелких и крупных поражений. Но решающего успеха достичь так и не удалось. В то время как Карл XII, по образному выражению Петра, “увяз в Польше”, в России ценой огромного напряжения материальных ресурсов, подобно фениксу из пепла, восстанавливалась армия. Принятые для этой цели меры охватывали самые разнообразные сферы жизни страны: экономику, социальный строй, просвещение и культуру.

Для вооружения армии и флота требовался металл. В этой связи в короткий срок в новом металлургическом районе - на Урале - создается несколько металлургических заводов. Они действовали на базе рудных месторождений высокого качества. Получаемое на заводах железо отличалось мягкостью, чугуны пушки и ядра - прочностью. Петр I, несмотря на возмущение духовенства, распорядился снять часть церковных колоколов и пустить их на переплавку. Из этого металла в короткое время было отлито 300 пушек. Личный состав армии и флота нуждался в единообразной экипировке и снаряжении. Его могли создать только крупные промышленные предприятия. В этой связи создаются суконные, парусно-полотняные, портупейные и прочие мануфактуры. Стране необходимо бы-

ло множество специалистов самых разнообразных профессий, но прежде всего специалистов военного профиля: артиллерийских офицеров, навигаторов, инженеров-строителей крепостей, командиров частей и соединений, врачей и т.д. Отчасти потребность в офицерских кадрах удовлетворяли гвардейские полки. Они являлись своеобразной практической школой, где гвардейцы, набиравшиеся преимущественно из дворян, проходили все ступени службы, начиная от рядового солдата, затем направлялись в полевые полки офицерами. Но Преображенский и Семеновский полки поставляли офицеров в пехоту, т.е. в род войск, не требовавших специальных познаний.

Постепенно шло формирование новой армии, которая получила единообразное и совершенное оружие отечественного производства (снабженные штыками ружья с кремневыми замками). Комплектование войск производилось путем рекрутских наборов, суть которых состояла в том, что правительство по мере надобности объявляло призыв в армию и на флот годных к воинской службе людей от определенного количества крестьянских и посадских дворов: 50, 100 или 200, в зависимости от потребности в рекрутах. Служба в армии являлась пожизненной, т.е. продолжалась до тех пор, пока солдат способен был носить ружье. Больные и увечные определялись в монастыри, либо возвращались, если того желали, на прежнее место жительства. Бывшие крепостные крестьяне обретали свободу.

Таким образом, под ружье были поставлены многие тысячи людей. Много внимания уделялось обучению войск. С учетом опыта боевых действий русской и зарубежных армий разрабатывались военные и морские уставы. Более стройным и четким стало организационное строение армии. К исходу Северной войны Россия располагала регулярной армией, превышающей 200 тысяч человек, не считая казачьих частей и других военных формирований (обычно из башкир и калмыков). Военная мощь России неизмеримо возросла.

Главной школой, где ковались победы русской армии, был театр военных действий. Боевые удачные операции войска начали проводить вскоре после нарвской катастрофы. Спустя две недели после нее Петр I велит Шереметеву “итить в даль для лучшего вреда неприятелю”.

И Шереметев открыл серию побед над шведами. Действовал он осмотрительно, проявлял максимум осторожности и осмеливался вступать в сражения только тогда, когда имел двукратное или трехкратное превосходство над противником. Но в первые месяцы войны важны были любые победы и при любом соотношении сил в пользу русских войск. Нужны были прежде всего русской армии, чтобы поднять ее моральный дух и снять оцепенение после Нарвы. Необходимы победы были и для того, чтобы поднять военную репутацию России в Западной Европе.

Первая значительная победа была одержана в самом начале 1702 года. Во главе 17-тысячного корпуса Шереметев напал на шведского генерала

Шлиппенбаха и наголову разбил его семитысячный отряд у деревни Эрестфер, неподалеку от Дерпта. Здесь погибла половина неприятельского отряда. “Мы можем, наконец, бить шведов!” - воскликнул Петр, получив донесение Шереметева. Победителей царь щедро наградил - от солдата до командующего. К Шереметеву Петр I отправил Меншикова с орденом Андрея Первозванного и извещением, что ему присвоено звание фельдмаршала. В Москве на радостях палили из 110 пушек. Эрестферская победа не могла вытравить из памяти нарвскую неудачу - слишком неравноценны были последствия той и другой, но значение успеха состояло в том, что он положил начало победам русского оружия!

С осени 1702 по весну 1703 года русские войска были заняты изгнанием шведов с берегов Невы. Формально командовал войсками Шереметев, фактически - Петр I, принимавший непосредственное участие в кампании. Военные действия начались с осады Нотебурга - крепости у выхода Невы из Ладожского озера. Гарнизон крепости, хотя и был невелик, чувствовал себя в безопасности за высокими и толстыми, возведенными у самой воды, крепостными стенами, на которых стояли многочисленные пушки, господствовавшие над обоими берегами Невы.

Для овладения крепостью Петр сосредоточил 14 полков. Непрерывная бомбардировка Нотебурга продолжалась около двух недель. Только после такой продолжительной подготовки затем начался 12-часовой штурм, кровопролитный и трудный. Подвиг русских солдат вызвал удивление иностранного наблюдателя: “Поистине удивительно, как русские могли взобраться на такую крепость и взяли ее с помощью одних осадных лестниц”. Петру этот успех доставил нескрываемую радость, и он, используя созвучие слов “Орех” и “Орешек” (так назывался Нотебург, когда он находился в руках русских), каламбурил: «Правда, что зело жесток сей орех был, однако, слава богу, счастливо разгрызен». Орешек-Нотебург царь переименовал в Шлиссельбург (ключ-город), подчеркивая этим названием ключевое положение города на Неве, открывавшего путь к овладению течением всей реки.

На кампанию 1703 года русское командование наметило овладеть крепостью у впадения Невы в Финский залив - Ниеншанцем. Эта крепость была слабее Нотебурга. Её гарнизон, не ожидая штурма, капитулировал 1 мая после недельной осады. На следующий день об этом событии Петр I донес “князю-кесарю” Ромодановскому: “Известую вашему величеству, что вчерашнего дня крепость Ниеншанская по 10-часной стрельбе из мартиров (также из пушек только 10-ю стреляно) на акорт здалась».

У Ниеншанца произошло событие, память о котором Петр сохранил на всю жизнь. Шведский вице-адмирал Нумерс, не зная о том, что крепостью уже овладели русские, отправил 5 мая два корабля своей эскадры в устье Невы. Ранним утром 7 (18) мая под покровом тумана от берега отчалили 30 лодок с двумя ротами солдат Преображенского и Семеновского полков. Половиной из них командовал Петр I, другой - Меншиков. Оба

отряда лодок подкрались к шведским кораблям и одновременно взяли их на abordаж. Быстротечная схватка закончилась овладением кораблями и почти полным истреблением экипажей, поскольку они “пардон зело поздно кричали”.

Атака кораблей примитивными лодками, экипажи которых располагали лишь ружьями и гранатами, была крайне рискованной. Надо было обладать огромной отвагой, чтобы решиться на это предприятие. Захваченными оказались галиот “Гедан” с вооружением из 10 пушек и шнява “Астрильда”, имевшая 8 пушек. Успех этот сам по себе большого значения не имел, во всяком случае, по своим результатам он был менее важным, чем овладение Ниеншанцем. Тем не менее, восторгу царя не было конца. Объяснялось это тем, что виктория была одержана на воде и при неравенстве сил. Она положила начало славным победам русского флота. В честь этого события была выбита медаль с лаконичной и выразительной надписью: “Небываемое бывает”.

И еще одна медаль с надписью на лицевой стороне “В память учреждения флота на Балтийском море. 1703.”, а на оборотной - “Плавание на Балтийском море безопасно” была выбита по личному указанию царя. 18 мая (7 мая по ст. ст.) стало днем рождения Балтийского флота!

Взятие крепостей и освобождение устья Невы от шведов способствовали возврату России древнего морского пути “из варяг в греки”. Для того, чтобы добиться дальнейшего успеха в овладении Балтийским побережьем и не утратить завоеванных позиций, необходим был сильный военный флот, который мог бы не допустить вражеские корабли в Неву.

Отпраздновав победу, Петр I 16 мая 1703 года на одном из островов заложил крепость, назвав ее Санкт-Петербургом. Так возникла будущая столица империи - город Петербург. Тогда же рядом с крепостью было возведено первое здание гражданского назначения - деревянный домик для Петра, сохранившийся до настоящего времени.

Петербург строился по заранее разработанному плану. Тысячи плотников, каменщиков, кирпичников, десятки тысяч крестьян были мобилизованы для возведения нового города у моря, который Петр I очень любил и называл «парадизом».

Именно здесь, на Неве, после долгих поисков Петр I решил заложить верфь, и не просто судоверфь, а верфь-крепость. На чертеже Адмиралтейского дома Петр написал: «Сей верфь делать государственными работниками или подрядом как лучше, а строить по сему, 1 жилья делать мазанками прямыми без кирпича. Кузницы обе каменная в 1/2 кирпича, амбары и сараи делать основу из брусья и амбары доделать мазанками, а сараи сбить досками так, как мельницы ветряные обиты доска на доску и у каждой доски нижний край обдорожнить и потом писать красною краскою...»

Основание Петербурга обеспечивало России выход к морю.казалось, что цель, ради которой началась война, была достигнута, и наступил час для мирных переговоров. Но Карл XII, гонимый за войсками Августа II,

и слышать не хотел о мире. Поэтому надо было продолжать войну и проявлять заботу о защите возвращенных земель от сильного и коварного неприятеля, не раз пытавшегося морем и сушей добраться до устья Невы.

Для обеспечения безопасности Петербурга Петр создает на острове Котлин, что в 30 верстах от города, крепость, позже получившую название Кронштадта (первоначально - Кроншлот). 3 мая 1704 года он подписал коменданту крепости инструкцию, в которой есть такие слова: «Содержать сию цитадель с божиею помощью, аще случится, хотя до последнего человека».

Другим средством обеспечения безопасности города было создание военно-морского флота. К его строительству Петр приступил тотчас после того, как «зацепился» за берега Невы. Уже в 1703 году на Олонецкой верфи состоялась закладка 43 кораблей разных типов: фрегаты - линейные морские парусные суда, а также мелкие - шнявы, бригантины, буера, ходившие на веслах. Строились и галеры. Сам царь, руководивший строительством, вернулся в Петербург на фрегате с символическим названием «Штандарт».

Одновременно была заложена верфь в самом Петербурге. Проект Адмиралтейства - «чертеж» - был составлен Петром 5 ноября 1704 года. В журнале поденных записок Петр I отметил:

«Ноябрь в 5-й день, в неделю, заложили Адмиралтейский дом и были в остерии и веселились; длина 200 сажень, ширина 100 сажень.» Несмотря на все трудности, дела успешно продвигались вперед. Уже в октябре 1705 г. на территории Адмиралтейства выросли деревянные и мазанковые строения, обнесенные со стороны реки валом с пятью бастионами. Самый первый корабль здесь - шняву «Надежда» — заложили 5 июля 1706 года, и уже 28 октября она после торжественной церемонии вспорола своим корпусом воду Невы и открыла счет. Так, уже в 1712 г. на верфях Адмиралтейства высились 6 линейных кораблей и около 50 мелких судов...

Когда Карлу XII донесли, что русские овладели Ниеншанцем и царь создает там новый город, он высокомерно заявил: «Пусть царь трудится над закладкой новых городов, мы хотим лишь оставить за собой честь впоследствии забрать их». В 1704 году русские войска овладели двумя мощными крепостями: Дерптом и Нарвой. Интересно подчеркнуть при этом, что осадой Дерпта руководил фельдмаршал Шереметев, а Нарвы - Петр. Фельдмаршал долгое время действовал впустую, и нетерпеливый царь отправился из-под Нарвы к Дерпту, чтобы на месте выяснить причины неудач и выправить положение. Оказалось, что Шереметев расположил батареи не против самых слабых стен крепости, которые, как выразился Петр, ожидали указа, чтобы упасть, а против самых мощных укреплений. Петр тут же велел изменить расположение батарей. 12 июля начался, по образному выражению царя, «огненный пир», продолжавшийся с вечера до утра следующего дня. После этого, естественно, гарнизон

капитулировал, и Петр отправился к Нарве, велел туда же двигаться и войскам Шереметева. Комендантом Нарвы был тот самый Горн, который командовал гарнизоном крепости и во время осады в 1700 году. Но на этот раз штурм крепости Нарвы продолжался всего три четверти часа и завершился полной победой русских.

Между тем дела у союзников России были плохи. Так у короля Августа II войска терпели одно поражение за другим. Карл XII вторгся в Польшу. В 1704 созвал сейм в Варшаве, который лишил Августа короны и передал ее послушному Станиславу Лещинскому. Затем Карл XII занял Саксонию и принудил ее курфюрста Августа II, одновременно бывшего и польским королем, заключить с ним мир. В борьбе с грозным противником Россия осталась одна.

Шведы, конечно же, не смирились с выходом России к Балтийскому морю. В июне 1705 года они предприняли попытку овладеть Санкт-Петербургом, нанеся одновременный удар с моря и суши.

Шведская эскадра адмирала Анкерштерна вышла в Финский залив. Чтобы предотвратить её прорыв к Санкт-Петербургу, отряд кораблей вице-адмирала К.И. Крюйса (8 фрегатов, 5 шняв, 2 брандера, несколько гребных судов) занял позицию на фарватере между островами Котлин и Кроншлотом. Интересно, что русские моряки перед своими фрегатами выставили плавучие рогатки – для защиты их от брандеров врага. Кроме того, на острове Котлин срочно построили четыре береговые батареи.

И когда 4 июня шведская эскадра (7 линейных кораблей, 6 фрегатов, 9 других судов) попыталась прорваться к устью Невы, огонь русских кораблей и береговых батарей вынудил их отойти. Две попытки высадить десант также были отбиты. Правда, шведы сумели высадить десант в 1000 человек на копорский берег, из Выборга им на помощь подоспели войска генерала Майделя (10 тыс. человек), но, встретив огонь, после набега на остров Каменный и не имея успеха, шведы отошли.

Трижды, 6-го, 10-го и 15 июня шведская эскадра атаковала русские корабли, но те отразили все атаки. Поэтому эскадра Анкерштерна вынуждена была ретироваться, чтобы собраться с силами и подготовить новую атаку. Она состоялась только через месяц – 14 июля. Разделившись на две колонны, эскадра с севера и юга начала обстрел русских войск на Котлинской косе, затем высадила десант. Участь его была печальной: из 1 тысячи высадившихся 560 человек были уничтожены, 114 ранены. На этот раз шведы отступили окончательно. Эскадра ушла в Швецию.

В 1706 году Карл XII выступил со своей армией по направлению к русской границе. А осенью этого же года Август заключил Альтранштедтский мир, по которому обязывался содержать всю зиму шведские войска, разорвать союзные отношения с Россией. Договор был заключен в тайне от Петра I. Это событие явилось следствием того, что шведский король, отложив поход на Россию, повел свои войска на запад, в Саксонию, чтобы окончательно сломить ее сопротивление. Так завершился 1-й этап войны.

В 1707 году на театре военных действий наступило полное затишье. Энергия Петра была направлена на укомплектование и обучение армии, обеспечение ее снаряжением, обмундированием и боеприпасами, на сооружение и ремонт укреплений Москвы на случай прихода туда шведов.

В сентябре 1708 года произошло сражение у д. Лесная, при котором 10000 русских солдат одолели 16000 шведов, к тому же лишив армию Карла XII провианта и фуража. Эту победу Петр I назвал «матерью Полтавской баталии», которая состоялась 27 июня 1709 года.

Знаменательны слова, с которыми Петр I обратился к воинам перед величайшим сражением. «Воины! Вот пришел час, который решит судьбу Отечества... Итак, не должны вы помышлять, что сражаетесь за Петра, но за государство, Петру врученное, за род свой, за Отечество!...»

Через три часа битвы под Полтавой на поле осталось более 9000 убитых шведов. В плен взято около 3000, в том числе фельдмаршал Реншильд и ряд генералов. Потери русских-1345 убитых, 3290 раненых. Бросившимся в погоню конным полкам сдалось еще 16000. Ход Северной войны изменился коренным образом. После Полтавского сражения завершился 2-й этап войны. Теперь широко развернулись бои в Прибалтике, где в 1710 году взяты были Рига, Ревель, Эльбинг, Динамюнде, Пернов, Кексгольм (древнерусский Корелы) ...

Для достижения окончательной победы в Северной войне необходимо было добиться превосходства над Швецией и на море. Именно в создании военного флота и видел теперь Петр главную задачу и цель. Конечно, Адмиралтейская верфь в Петербурге работала усиленно, однако строились не те корабли, которые нужны в открытом море. Нужны были линейные корабли и фрегаты. Их строили в Архангельске. И покупали за рубежом (но их качество было хуже, чем у русских). Среди русских судов был спроектированный Петром Первым 54-пушечный корабль «открытого моря» - «Полтава» (спущенный на воду 15 июня 1712 г.) Корабль имел одну закрытую батарею, вооруженную 18-фунтовыми пушками. На верхней палубе стояли 12- и 3-фунтовые пушки. Длина корабля составляла 34,6 м, ширина 11,7 м, осадка 4,6 м. Над плоским транцем высилась кормовая раковина, богатая резьба которой представляла собой аллегорическое изображение победы над шведами под Полтавой.

К тому времени уже велось строительство кораблей на стапелях, расположившихся у рек Сясь и Свирь. Выбор этих мест считался удачным: Сясь впадала в Ладожское озеро, в котором можно было проверить не только мореходные, но и боевые качества вновь построенных судов.

13 февраля 1703 года в Лодейном Поле на берегу реки Свирь начала работу вторая верфь, получившая название Олонецкой. О размахе работ можно судить по такому факту: Петр I прибыл на верфь в июле и проработал на ней около шести недель. До конца 1703 года здесь были заложены 7 фрегатов, 5 шняв, 7 галер, 13 полугалер, галиот и 13 бригантин.

Однако верфи на Ладожском побережье имели ряд неудобств: во-первых, было сложно проводить суда из Сяси и Свиря через бурную Ладогу, по мелям и порогам Невы, а во-вторых, эти верфи были слишком отдалены от моря.

Отдалены они были и от некоторых видов сырья, необходимого для судостроения.

Поэтому неудивительно, что в 1710 году на реке Ижоре, на территории, принадлежавшей князю А. Меншикову, появились лесопильни. Позднее, в 1722 году, ижорская лесопильня, перенесенная несколько ниже по реке, была превращена в государственную. Здесь производилась распиловка соснового и дубового леса, сначала вырубавшегося рядом, а потом – привозимого издалека.

Позднее рядом с пильными амбарами появились якорный, молотовый и медный заводы, началась починка якорей разного типа. Из Ижорского завода многие десятилетия посылались на северные и южные верфи страны медные обшивные листы, железная и медная проволока, пушки, карронады, мортиры, пушечные станки, медные гвозди, втулки, кольца, планки и т.п.

Словом, завод во многом обеспечивал судостроение России. Как говорил историк С. Завьялов: “Если бы морские корабли могли подняться по Ижоре, то, дойдя до заводов совершенно голыми, они получили бы здесь все необходимые предметы”.

Корабли, строящиеся на верфях в районе Ладожского озера, на Адмиралтейской верфи в Петербурге, на Соломбальской верфи в Архангельске, составили ядро Балтийского флота, который и внес весомую лепту в успешную борьбу со шведами. Несмотря на трудности материальные и финансовые, вызванные затянувшейся войной, русские корабли сумели, в основном своими руками, сделать корабли, которые стали грозной силой для врага. Следует отметить, что из 646 парусных и гребных кораблей и судов, построенных для Балтийского флота, только 35 были приобретены за границей. Линейные корабли и фрегаты, бомбардирские корабли и скампавеи стали первыми боевыми кораблями русского военного флота.

Весной 1710 г. русские войска перешли в наступление на Карельском перешейке и в Прибалтике. На этом этапе битвы за выход в Балтийское море перед ними стояла задача - овладеть Выборгом. Велико было стратегическое значение этого города. Сильно укрепленный, занимающий удобное географическое положение, он представлял собой главный опорный пункт. После тщательного анализа состояния сил противника и обстановки, Петр I принял решение - осуществить захват крепости Выборг совместными усилиями армии и флота. Боевые действия намечалось начать ранней весной, когда Финский залив еще был скован прочным льдом, и шведский флот не мог оказать помощь в обороне крепости. С этой целью был организован осадный корпус под командованием генерал-адмирала Ф.М. Апраксина.

Отряд пехоты и кавалерии с десятью 12-фунтовыми пушками и тремя мортирами 16 марта 1710 года начал движение от острова Котлин. За шесть дней войска, преодолевая сильный ветер, обходя торосы и полыньи, благополучно совершили 130-километровый переход и осадили Выборг. Сильные морозы и каменистая местность затрудняли проведение осадных работ. К тому же войска, двигаясь пешим порядком, смогли взять лишь самое необходимое оружие и продовольствие. Всё остальное предполагалось доставить на судах. От того, как пройдет эта морская операция, во многом зависело не только благополучие отряда, но и судьба крепости Выборг.

Петр I приказал погрузить провиант на баркасы, которых к началу операции подготовили около ста. Артиллерию и имущество, необходимые для войска, разместили на 22 транспортных судах. Едва лед тронулся, гребные и парусные суда под командованием Петра I начали ледовую одиссею. Вечером 29 апреля, когда флот пришел к Кроншлоту, две шнявы отправились на разведку ледовой обстановки. На следующий день транспортные суда, конвоируемые 2 фрегатами и 6 шнявами, и карбасы, сопровождаемые галерами и бригантинами, перешли к Красной Горке. Высланная вперед разведка донесла, что далее идет сплошной лед и всякое продвижение вперед невозможно. Но трудно было остановить русских моряков. Среди замечательных традиций, уже родившихся на флоте, главными стали взаимовыручка, самопожертвование во имя достижения поставленной цели, готовность прийти на помощь боевым друзьям. Моряки хорошо понимали, как их ждут русские войска под Выборгом, как им необходимо оружие и продовольствие. И ничто, ни злой колючий ветер, ни вставшие на пути льды - не могли их остановить.

Петр I приказал каждой бригантине взять на буксир по два, а каждой галере - по четыре или по пяти карбасов и вести их к северному берегу. Сам же с тремя шнявами отправился на розыски прохода между льдами. С большим трудом, испытывая постоянную опасность быть раздавленными льдами, суда в течение ночи смогли пробиться до урочища Курома, находящегося в 6 милях от Березовых островов. Часть судов прошла за шнявами. Разведав проход, Петр I с такими же трудностями возвратился к корабельному флоту, стоявшему у Красной Горки, велел съездить в Петербург и, вернувшись 5 мая обратно, перевел суда к северному берегу. 6 мая подул восточный ветер. Начался дрейф льдов, а вместе с ним возникла угроза судам. Для того, чтобы оценить обстановку и возможные последствия дрейфа льдов, Петр I направил флагманский корабль «Лизета» в дрейфующие льды. За ним последовали шнявы «Дегас» и «Феникс». В течение ночи экипажи судов боролись со льдом, который порывистый ветер гнал в море. Особенно досталось грузовым судам. Для их спасения Петр I выделил два самых новых крепких судна. Они прошли через льды и взяли на буксир попавшие в беду корабли. Флот не досчитался всего четырех грузовых судов, раздавленных льдом. Однако их экипажи были спасены и

большая часть груза с этих судов была переброшена на уцелевшие. Солдаты осадного отряда, у которых продовольствия оставалось всего лишь на два дня, 9 мая получили необходимые оружие, амуницию, провиант. Теперь русское войско насчитывало около 20 тысяч человек. Артиллерия получила дополнительно 80 пушек, 28 мортир, 190 небольших ручных мортир. Окреп и моральный дух осаждавших крепость. Появившийся в районе Выборга 18 мая шведский флот был бессилён предпринять какие-либо решительные действия. К укрепленному берегу вражеские корабли подойти не могли, так как узкий фарватер после ухода русских кораблей был перекрыт затопленными по приказу Петра I старыми транспортными судами.

Для блокады Выборга с моря был оставлен отряд гребных судов из 5 галер и 60 бригантин. 12 июня крепость Выборг, отрезанная от моря, капитулировала. Победа была внушительной. Более 3700 солдат, 130 офицеров вместе с комендантом крепости попали в плен. В качестве трофеев русские войска захватили 140 пушек, 8 мортир, 2 гаубицы, много другого оружия, большое число провианта. После овладения Выборгом отряд под командованием генерал-майора Я.В. Брюса приступил к операции по овладению на берегу Ладожского озера крепостью Кексгольм, которая была взята 8 сентября 1710 года. Взятие этих крепостей на обоих флангах Карельского перешейка и возможность создания между ними оборонительного рубежа обеспечили «конечное обезопасение» Петербурга со стороны Финского залива.

Успешный поход во льдах большого числа парусных и гребных кораблей к Выборгу явился одним из самых замечательных подвигов молодого российского флота. Он продемонстрировал высокую морскую выучку личного состава, зрелость, тактическую грамотность офицеров, способность русских моряков преодолеть любые трудности.

Вскоре Петр I предпринял очередное наступление армии и флота на шведские войска в Финляндии, задавшись целью выйти к восточным берегам Ботнического залива. К исходу зимы эта задача была также успешно решена.

Для того чтобы перекрыть российскому флоту дальнейший путь, шведы решили заблокировать его в Финском заливе. Для этого направили свои основные силы под командованием вице-адмирала Ватранга к полуострову Гангут. Это представляло серьезную опасность для армии и флота России, переносящих военные действия в Швецию. В конце мая 1714 года 15 тысяч десантников были посажены на 99 галер и малых галерскампов, которые вышли из гавани острова Котлин и направились в финские шхеры. Им предстояло прорваться к крепости Або (ныне Турку). Через месяц они достигли полуострова Гангут, который необходимо было обойти морем. Но около Гангута шведы уже сосредоточили 15 линейных кораблей, 3 фрегата, 2 бомбардирских и 2 вспомогательных судна.

Петр I, принявший командование над корабельным флотом, 20 мая отдал приказание флоту направиться к Ревелю, где их ожидали 5 куплен-

ных за границей и 2 построенных в Архангельске боевых корабля. Вместе это была внушительная сила, способная противостоять любому противнику на море. С присоединившимися кораблями эскадра насчитывала в своем составе 16 кораблей, 8 фрегатов и шняв, на борту которых было установлено 1060 орудий. Численность личного состава достигла 7000 человек. Для обеспечения боевых действий корабельного флота ему придавался еще отряд из девяти скампавей и десяти бригаantin.

Путь к Ревелю оказался непростым. Сильный ветер, поднявшаяся волна препятствовали движению флота. Только 2-го июня корабли достигли гаваней Ревеля, а галерный флот генерал-адмирала Апраксина - Гельсингфорса.

Выйдя из Гельсингфорса 21 июня, галерный флот с десантом через 8 дней достиг деревни Твереминне, где вынужден был сделать остановку. Эскадра Ватранга перекрыла путь. Это поставило план войны под угрозу срыва. Однако Петр I, прибывший тотчас из Ревеля, лично осмотрев местность, на самом узком месте полуострова решил устроить переволок. По специально построенному бревенчатому настилу он организовал переправу галер через полуостров. Шведы, узнав от местных рыбаков о намерениях русских, выслали туда, где должны были спускаться галеры, отряд из десяти судов под командованием контр-адмирала Нильсона Эреншельда. Шведские корабли устремились в Рилаксфиорд, чтобы закупорить русский флот и разгромить его.

Уловка удалась: утром, убедившись, что вице-адмирал Ватранг разделил свои силы, ослабив тем самым эскадру, Петр I отказался от переволоки галер через перешеек и решил прорваться морем. Пользуясь штилем, авангард русского галерного флота из двадцати скампавей утром 26 июля под командованием капитан-командора М.Х. Змаевича прорвался мимо шведского флота. За ними последовали еще пятнадцать скампавей. Противник, стоявший под берегом с бездействующими из-за безветрия парусами, пытался на шлюпках подтянуть свои корабли к месту прорыва. Но было поздно. Как ни палили шведы из пушек, им не удалось причинить вреда быстро удаляющимся галерам русских.

Прорвавшиеся суда в тот же день заблокировали отряд контр-адмирала Н. Эреншельда у западного берега Гангутского полуострова. При продолжавшемся штиле, воспользовавшись тем, что шведский флот отошел от берега в море, оставшиеся 64 галеры на рассвете прорвались к первому отряду. На этот раз суда прошли под самым берегом. Шведы вновь оказались бессильными что-либо предпринять.

Так как на предложение сдаться противник, стоящий в Рилакс-фиорде, ответил отказом, Петр I решил дать шведам бой. Шведы заняли позицию у узкого входа в Рилакс-фиорд, выстроив корабли вогнутой линией, фланги которой упирались в прибрежные отмели. Это позволяло шведам в максимальной степени использовать артиллерию. Русский же флот был разделен на три части: одиннадцать галер составляли авангард,

справа и слева от него расположились еще по шесть галер, а главные силы под командованием Апраксина были развернуты за атакующим отрядом. Авангардом командовал сам Петр I.

И вот на фоковой рее скампавеи Апраксина взвился синий флаг и прогремел пушечный выстрел. Это был сигнал «Атаковать врага». Русские суда, заняв отведенные им места, устремились вперед. Воздух наполнился грохотом пушек и криками раненых. Стреляли картечью и ядрами. Нападавшие с такой отчаянной храбростью устремились на врага, что их не могли остановить даже пушки, расстреливавшие почти в упор приближающиеся русские суда.

«Воистину нельзя описать мужество российских войск как начальных, так и рядовых, понеже абординование так жестоко чинено, что от неприятельских пушек несколько солдат не ядрами и картечами, но духом пороховым от пушек разорваны», - так писал Петр I об исключительной храбрости, проявленной русскими моряками.

Бой начался 27 июля в 14 часов. Два раза наши суда сближались со шведскими и, не выдержав сокрушительного огня, отходили назад. Эреншельд верил в неприступность избранной позиции, уверенно командовал своими кораблями, ожидая подхода главных сил. Он рассчитывал, что Петр I откажется от третьей атаки. Однако Петр, изменив расположение своих сил, ударил на этот раз по фланговым кораблям противника. Русские галеры, несмотря на сильнейший огонь, подошли вплотную к неприятельским судам. Моряки яростно бросились на abordаж. Более 3 часов продолжался бой. Наконец шведы, не выдержав натиска, дрогнули. Один за другим все десять кораблей отряда Эреншельда спустили флаги, сдавшись на милость победителям. Израненный Эреншельд был взят в плен. Трофеями победителей стали фрегат «Элефант», галеры «Эрн», «Транан», «Грипен», «Лаксен», «Геден» и «Вальфиш», шхерботы «Флюндран», «Мортан» и «Симпан». Храбрость русских моряков и тактическое мастерство Петра I, его способность находить выход из самого трудного положения, вынудили корабли эскадры вице-адмирала Ватранга 28 июля спешно покинуть воды Финского залива и уйти к Аландским островам.

Мужество русских моряков, всех участников сражения было отмечено медалями с надписью «Прилежание и верность превосходят сильно». Сам Петр I был удостоен звания вице-адмирала. Победа при Гангуте имела огромное военно-политическое значение. Гангутская победа обеспечила России окончательный и прочный выход к берегам Балтийского моря. Теперь ее флот развернул боевые действия в районе Аландских островов и Ботнического залива, угрожая восточному побережью Швеции.

Шведы, потерпев поражение от наступательных активных действий перешли к обороне. Инициативой на море завладели русские моряки. Теперь уже они искали встречи с противником и давали ему бой. Поскольку из-за бездействия союзников план высадки десанта в Швецию в 1716 году

не состоялся, причем англичане двойственно вели себя, Петр добился сближения с Францией. Шведы вынуждены были начать весной 1718 г. переговоры о мире. С начала Аландского конгресса завершился 3-й этап войны. Наступил заключительный.

3 мая 1719 года три шведских корабля, выделенные для сопровождения торговых судов и последующей разведки, вышли из Пиллау и взяли курс на Стокгольм. Узнав об этом, командование на их перехват отправило из Ревеля отряд кораблей капитана 2-го ранга Н.А.Сенявина в составе шести 52-пушечных кораблей - «Портсмут», «Девоншир», «Ягудниль», «Уриил», «Рафаил», «Варахаил» и шнявы «Наталия». Вскоре они обнаружили неизвестные линейный корабль, фрегат и бригантину. Началась погоня.

На рассвете 24 мая в районе о. Эзель корабли «Портсмут» и «Девоншир», применив хитрость - подняв шведские флаги,- приблизились к шведам на расстояние пушечного выстрела. Начался бой. Более 3 часов продолжалась перестрелка. На «Портсмуте» были перебиты штаги и повреждены марсели. Воспользовавшись этим, шведский фрегат и бригантина всю силу огня сосредоточили на нем. Тогда Н.А. Сенявин приказал сближаться на контртракурсах с фрегатом противника для того, чтобы всеми орудиями атаковать неприятеля. Русские комендоры буквально засыпали фрегат картечью. Не выдержав, шведы спустили флаг. Скоро из боя вышла и бригантина.

Шнява «Наталия» с «Портсмутом» и «Девонширом» остались охранять захваченные в плен шведские суда, а остальные русские корабли стали преследовать третий шведский корабль, пытавшийся уйти. В начале 12 часа «Рафаил» догнал неприятеля и атаковал его с правого борта. Слева подоспел «Ягудиил». Капитан его хотел взять судно на абордаж, но, увидев на палубе множество людей, передумал и, изменив курс, произвел очередной залп, который причинил неприятелю сильные повреждения. Понимая безвыходность положения, капитан-командор Врангель, командующий отрядом шведских кораблей, приказал спустить флаг. Так русские захватили 52-пушечный корабль «Вахтмейстер», 34-пушечный фрегат и 12-пушечную бригантину «Берн-Гардус».

Сенявин писал Петру I: «Сие всё... сделано без великой утраты людей... Я иду со всею своею эскадрою и взятыми шведскими кораблями к Ревелю, понеже многие корабли требуют починки, как стеньгов, так парусов и веревок.»

Бой русского флота у острова Эзель был первым морским сражением, победа в котором была добыта исключительно артиллерией без абордажа. Успех стал возможен благодаря отличной морской выучке, слаженности действий русских моряков. Петр I назвал Эзельскую победу «добрым почином русского флота». За умелое командование эскадрой Сенявин был произведен в капитан-командоры.

Летом 1720 года выдающуюся победу одержал русский гребной

флот. Базируясь на Аландские острова, он вел активные действия против шведского побережья. Чтобы воспрепятствовать этому, шведское командование направило к Аландским островам большой отряд кораблей. Командующий галерным флотом князь генерал М.М. Голицын, взяв с собой 51 галеру и 29 островных лодок, вышел навстречу врагу. 26 июля 1720 года его разведка обнаружила между островами Ламеланд и Фрисберг стоящие на якоре шведские линейный корабль, 4 фрегата, 3 галеры, шняву, галиот, 3 шхербота и бригантину.

Погода благоприятствовала шведским парусным кораблям, поэтому М.М. Голицын принял решение отступить в шхеры к острову Гренгам, увести за собой неприятеля. Шведы, войдя в мелководный пролив, лишились возможности маневрировать. Зато галеры оказались в родной стихии. Шведские корабли пытались вырваться из западни, но это им не удалось. Два фрегата, делая поворот, сели на мель и были сразу взяты русскими на abordаж. Ожесточенный бой продолжался около 4-х часов. Часть шведских кораблей, пользуясь усилившимся ветром, ушли, однако русским достались 4 фрегата: 34-пушечный «Стор-Феникс», 30-пушечный «Веннер», 22-пушечный «Киснин» и 18-пушечный «Данск-Эрн». В память о сражении была выбита медаль, которой наградили всех участников битвы.

Победа русского гребного флота над шведским парусным флотом у Гренгама явилась новым убедительным свидетельством высокого уровня русского военно-морского искусства. Она была одержана, несмотря на присутствие в Балтийском море английского флота, пришедшего на помощь Швеции. Подчеркивая это, Петр I с иронией по адресу англичан писал А.Д. Меншикову: «Правда, не малая виктория может причестся, а наипаче, что при очах английских, которые равно обороняли как их земли, так и флот».

Гренгамская победа значительно облегчила дальнейшее действие русского гребного флота против шведского побережья со стороны Аландского архипелага. Неприятельский флот больше не появлялся в этом районе.

В течение 1719-1721 гг. русский флот нанес ряд сильных ударов по шведскому побережью, главным образом по наиболее развитому в промышленном отношении району Стокгольм - Норчепинг, чтобы еще больше ослабить истощенную экономику противника.

Наиболее крупный набег был осуществлен летом 1719 г., в котором участвовало свыше 230 гребных судов с десантным корпусом численностью около 26 тысяч человек. Было высажено свыше 30 десантов, которые уничтожили шведские гарнизоны в нескольких городах и разрушили промышленные предприятия на значительной территории. Один из крупных десантных отрядов приблизился к шведской столице на расстояние 15 миль. Среди населения Стокгольма началась паника.

Все это вынудило шведское правительство подписать мир на условиях, продиктованных Россией. 30 августа 1721 г. в городе Ништадте

(Финляндия) был подписан мирный договор, по которому «в вечное владение» России отошли Лифляндия, Эстляндия, Ингрия и часть Карелии (включая города Выборг и Кексгольм). Россия прочно утвердилась на побережье Балтийского моря.

Оценивая итоги Северной войны 1700-1721 гг. Карл Маркс писал: «Петр I завладел лишь тем, что было абсолютно необходимо для нормального развития его страны». Возвращение Россией выхода к Балтийскому морю способствовало ее дальнейшему экономическому и культурному развитию и имело большое значение для укрепления обороноспособности страны.

Война продолжалась 21 год и стоила русскому народу огромных жертв. Петр I назвал Северную войну «трехвременной жестокой школой». «Все ученики науки в семь лет оканчивают обычно, - говорил он, - но наша школа трехкратное время была, однако ж, слава богу, так хорошо закончилась, как лучше быть невозможно».

Оценивая ход и исход войны, Петр I после заключения Ништадтского мира на выпущенной по этому поводу гравюре писал: «Конец сей войне таким миром получен ничем, токмо флотом...» В этом главная оценка созданного им же флота, давшего стране нашей не только окно в Европу, но и могущество, и уверенность на морских границах, коими Россия богата, как никакая другая страна.

Из Северной войны Россия вышла сильной морской державой. В 1724 году Балтийский флот имел 32 линейных корабля (50-96 пушек на каждом), 15 фрегатов, 8 шняв, 85 галер и множество небольших парусных и гребных судов. Флот обладал опытными национальными кадрами офицеров, прошедших суровую школу многолетней войны.

Рассказ о планах и деяниях Петра I по выходу России к морям будет неполон, если не упомянуть о ещё двух походах – Каспийском и Персидском.

В 1714 году, во время Северной войны, Петр Великий нашел возможным отправить в Азию 5-тысячную экспедицию во главе с поручиком Преображенского полка князем Александром Бекович-Черкасским. Задача была простая и сложная: разрушить плотину, воздвигнутую хивинцами на реке Аму-Дарья, чтобы обратить воды реки в Каспийское море. Ведь это могло открыть для России новую торговую дорогу – в Индию – по воде. Одновременно предполагалось организовать на Аму-Дарье добычу золота.

Разумеется, план был заманчивый. Но не оценивший петровскую идею правитель Хивы воспротивился ему.

Экспедиция, продолжавшаяся три года, не завершилась успехом. Сам Бекович-Черкасский был вероломно убит в Хиве. И Аму-Дарья продолжала нести свои воды в Аральское, а не в Каспийское море.

Однако Петр I стремился ещё более укрепить морскую мощь своей державы, а, значит, и её величие.

Видимо, есть необходимость в связи с этим более подробно рас-

крыть историю Каспийской военной флотилии, начало которой было положено ещё царем Руси Алексеем Михайловичем в 1667 году. Тогда “для посылок из Астрахани на Хвалынское море” началось строительство первого крупного военного корабля “Орел”, а затем – ряда других кораблей и судов. Известна печальная судьба первого русского корабля. Однако это не остановило работы верфи. С 1713 года здесь строились корабли для экспедиции князя А. Бековича-Черкасского, отправившейся в октябре 1716 года морем в Гурьев, а оттуда в Хиву.

Известно, что в 1721 году, после победы над Швецией в Северной войне, Петр I начал подготовку к походу на Каспий с целью расширения торговли России с восточными странами. Надо было восстановить прежний балтийско-каспийский водный путь (“путь из варяг в персы”), а кроме того – оказать помощь закавказским народам в национально-освободительной борьбе.

С этой целью предварительно проводилось изучение и описание театра, составлялись первые карты моря. А потом приступили к строительству флотилии.

Для Персидского похода построили 59 судов. И 18 июля 1722 года из Астрахани вышел флот в составе множества судов и лодок с десантом в 22 тысячи человек. В дополнение к ним по суше из Царицына отправлен отряд регулярной кавалерии – 5000 человек. Соединившись у Аграханского залива, эти войска под руководством Петра I и Ф.М. Апраксина 23.08.1722 г. заняли Дербент. Осенние штормы нарушили снабжение войск, и Петр I отказался от движения на Баку. Оставив гарнизоны в Дербенте, укрепленном лагере на реке Аграхань и в крепости “Святой Крест”, Петр I передал командование генерал-майору М.А. Матюшкину. 6 ноября из Астрахани вышел дополнительный отряд из 14 судов под командованием капитан-лейтенанта Ф.И. Соймонова с десантом в 1 тыс. человек (командир – полковник И.А. Шапов). В июне 1723 года из Астрахани вышла Каспийская флотилия из 20 судов с 4000 десантников под командованием генерал-майора М.А. Матюшкина, после 4-дневной бомбардировки занявшие город Баку. Успехи русских войск заставили Иран подписать мирный договор в Санкт-Петербурге (12.09.1723г.), по которому к России навечно отошли Дербент, Баку и прилегающие земли, а также провинции Ширван, Гилян, Мазендаран и Астрабад. К концу похода Каспийская флотилия имела 80 кораблей и судов. Однако после смерти Петра I, когда были приостановлены военные действия, флотилия пришла в упадок. Прикаспийские провинции пришлось вернуть Ирану. Это произошло в 1735 году.

Несколько отвлекаясь от описываемого периода жизни страны, но продолжая историю флотилии, подчеркнем, что в конце XVIII века флотилия вновь усиливается. В 1780 году был сформирован отряд из трех 20-пушечных фрегатов, бомбардирского корабля и нескольких ботов под командованием капитана 2 ранга М.И. Войновича. Число судов флотилии

начало расти. А в 1796 году, в мае-июне, она начала боевые действия. При поддержке кораблей русские войска снова овладели Дербентом и Баку, вернули приморские провинции, временно возвращенные Ирану.

В 1805 году, во время очередной русско-иранской войны 1804-1813 гг., отряд кораблей (7 военных и 11 – транспортных) под командованием капитан-лейтенанта Ф.Ф. Веселаго перевёз из Астрахани десант, захвативший крепость Энзели (Пехлеви). В 1805 году российские войска в третий раз заняли Баку, а в 1813 году – крепость Ленкорань, осуществив это при поддержке кораблей флотилии.

12 октября 1813 года по Гюлистанскому мирному договору к России отошли Грузия, Дагестан, Северный Азербайджан. Русским и персидским купцам разрешили свободно торговать на территориях обоих государств. Военный же флот на море могла отныне держать только Россия.

Ещё несколько раз флотилия вынуждена была применять корабельную артиллерию, оказывая помощь армии. Так, в русско-иранской войне 1826-28 гг. флотилия под командованием генерал-майора П.Г. Орловского помогала Кавказской армии завершить войну Туркманчайским договором, по которому к России отошли Эриванское и Нахичеванское ханства, а также часть побережья моря до реки Астара. В русско-турецкую войну 1828-29 гг. флотилия, состоявшая из 14 кораблей, 6 транспортов, 12 вспомогательных судов (причем двух – паровых) доставляла к западным берегам Каспия подкрепления и грузы для армии в Закавказье.

В Ахал-Текинской экспедиции (апрель 1880 – март 1881 гг.) генерала М.Д. Скобелева отряд моряков флотилии под руководством капитана 2 ранга С.О. Макарова отличился при штурме крепости Геок-Тепе. В последующем моряки флотилии активно участвовали в революционных событиях: восстании каспийского экипажа в главной своей базе Баку в 1905 г., поддержанной забастовкой рабочих.

В 1907-11 гг. для усиления флотилии из Кронштадта по Мариинской системе прибыли два миноносца, дизельные канонерские лодки “Карс” и “Ардаган”, ставшие затем соответственно “Лениным” и “Красным Азербайджаном”, а также 4 вспомогательных судна.

После Октябрьской революции моряки-каспийцы поддерживали Советскую власть, но 31 июля 1918 года Бакинская коммуна пала, к власти пришли мусаватисты, а с 4 августа – английские интервенты, захватившие все суда флотилии.

Такова история ещё одного созданного волей Петра I флота.

3. Морской Устав Петра I.

Созданный Петром флот жил, действовал, воевал, совершенствовался. Царь внимательно следил за этим процессом и постоянно вносил новшества, помогавшие флоту еще более укрепить свою мощь. Еще в де-

кабре 1717 года по указу Петра была учреждена Адмиралтейств-коллегия как высший коллегиальный орган управления флотом и военно-морским ведомством России. А в апреле 1720 года издан был и первый морской устав, называвшийся «Книга Устав Морской о всём, что касается к доброму управлению, в бытность флота на море...» И в этом была одна из самых важных заслуг Петра I. Ведь Морской Устав, составленный самим Петром, стал первым главным сводом законов, проникнутых заботой о создании флота, усилении его мощи, долге военных моряков.

Как было указано в Уставе, “того ради сей воинский Морской устав учинили, дабы всякий знал свою должность и неведением никто не отговаривался”. Основной же задачей офицера при этом определено, “служить императору и самодержцу всероссийскому со всею ревностью, не щадя живота и имения своего, по доброй христианской совести, без обмана и лукавства, как доброму, честному и верному человеку, к пользе его величества и его государства”.

Появление устава было вызвано крайней необходимостью. Шло активное строительство кораблей. На флот приходилось принимать иностранцев, так как своих специалистов по морскому делу в России было мало. Каждый офицер в своих действиях руководствовался законом своей нации, а это приводило к неразберихе, ссорам между иностранцами. В результате - тормозило развитие отечественного флота.

Конечно, были попытки создания определенного русского военного морского законодательства еще в 1668 году, когда Давид Бутлер, назначенный командиром первого русского корабля «Орел», получил для руководства «артикульные статьи» об обязанностях на корабле капитана и подведомственных ему чинов. Статьи содержали 34 пункта о действиях при якорном стоянии, в плавании и в бою. Однако даже сам Петр I, зная эти законы, ни в своей практической деятельности, ни при подготовке устава ими не руководствовался и не пользовался, так как были они несовершенны.

Именно потому в 1696 году перед плаванием галер к Азову вышел указ царя по галерам, регламентирующий действия личного состава при снятии и постановке на якорь, оказании помощи кораблю, терпящему бедствие, предусматривавший и целый ряд других мероприятий. В последующем вышло в свет немало указаний и законов, направленных на усиление порядка и организации службы на военных кораблях.

Наличие множества разнообразных постановлений вызывало неразбериху и затруднения при руководстве ими. Возникла острая необходимость составления систематического свода морских законов. Робкую попытку обобщить существовавшие инструкции предпринимал вице-адмирал К.И. Крюйс. В 1698 году он составил 64 статьи, в основном позаимствованные из голландских и датских уставов. Документ назывался «Инструкции и артикулы военные подлежащие к Российскому флоту». Это был, по сути дела, первый предшественник Морского устава. Дальнейшее

развитие военного дела было немыслимо без единого управления, без свода правил, регламентирующих деятельность флота. С этой целью Петр I послал во Францию одного из наиболее образованных русских офицеров - К.Н. Зотова с заданием: «Все, что к флоту принадлежит на море, отыскать книги, также чего нет в книгах, а от обычая чинят, то помнить и все переводить на славянский язык нашим штилем, только храня то, чтоб дела не проронить и за штилем их не гнаться. То описание учинить надвое: одно об адмиралтействе, другое о флоте... и все, что к обоим сим принадлежит, какого звания дело ни есть, все списать».

По указанию Петра I составители обязаны были придерживаться следующего порядка: прежде всего, должны были быть переведены и изучены английский, французский, датский, шведский и голландский уставы, многие другие документы, регламентирующие деятельность флотов этих стран. Затем Петр рекомендовал взять за основу статьи и положения английского устава и против каждой статьи делать выписки по данному вопросу из других уставов. Если таковые отсутствовали, делался прочерк. И наоборот, отсутствующие темы английского устава дополнялись из других сводов законов.

Таким образом, при подготовке первого устава молодого Российского флота использовался опыт других ведущих морских держав. Но, «из пяти морских регламентов» было взято только главное, «и к тому довольную часть прибавили, что потребно» - писал Петр I в указе от 13 января 1720 года, где говорилось об издании Устава. В начале устава помещался текст присяги, которую приносили поступающие на морскую службу. Весь устав был разбит на пять книг и приложения по сигналам.

В первой книге формулировались обязанности главнокомандующего флотом, служащих его штаба и лиц, отвечающих за деятельность отдельных служб: генерал-кригс-комиссара, интендант-цейхмейстера, доктора и др. Заложен принцип единоначалия при невозможности решения особо важных вопросов «без консилиии».

Книга вторая устанавливала взаимоотношения между служащими на флоте, говорила о флагах, вымпелах и почестях.

Третья книга, самая большая по объему, определяла организацию службы на корабле, обязанности должностных лиц и некоторые вопросы тактики кораблей в бою. Подробно изложены здесь обязанности капитана /командира/ корабля, его единоначальность и ответственность за команду и корабль.

В четвертой книге излагались вопросы служебно-дисциплинарного характера, ответственности за нарушения и упущения.

Пятая книга вела речь о штрафах и фактически представляла собой дисциплинарный устав.

Разработан и изложен Морской устав 1720 года был настолько добротен, что без существенных изменений действовал до Крымской войны 1853-56 гг. Морской устав 1720 года впервые установил на рус-

ском флоте флаги должностных лиц. К ним относились морской штандарт (желтое полотнище с изображением черного двуглавого орла), кайзер-флаг с изображением гюйса, три адмиралтейских флага - с белым полем, синим и красным, и, наконец, командорский вымпел.

В результате проделанной работы в 1722 году был издан свод морских административных законов под названием «Регламент об управлении Адмиралтейств и Верфи, и о должностях коллегии Адмиралтейства и прочих чинов при Адмиралтействе обретающихся». Регламент состоял из двух частей, включающих в себя 68 глав. В них излагались обязанности адмиралтейских чинов, определялся штат канцелярских чинов, офицеров, рабочих, целый ряд других важных положений.

Второе издание Морского устава состоялось в 1724 г.

...В октябре 1724 г. Петр I, страдавший от песка в почках, отправился на осмотр работ по прорытию Ладожского канала. Там он проводил очень холодные ночи в палатке, не раз погружался в холодную воду, ездил верхом по замерзшим болотам. Несмотря на предупреждения врачей, Петр I в ноябре поехал ночью в Петербург. Дорогой, около городка Лахты, он увидел севшее на мель судно и поспешил на помощь, для чего вошел в воду по пояс. Команда была спасена, но царь вернулся в столицу в жестокой лихорадке. 28 января 1725 года в шесть часов утра он скончался...

Петр I умер, как и жил - погибнув от трудов. Он еще раз принес в жертву страсти собственноручной работы сан государя. Всегда он упускал из виду, что геройство матроса и главы государства не могут быть одинакового свойства. Он спас судно и, быть может, жизни нескольких человек из его команды, но сам подверг опасности огромный корабль государства и многочисленную команду его, начальствовать над которым было ему дано.

Так завершилась Петровская эпоха в жизни страны и флота, но долго еще воля царя, сила его ума, мощь его предвидения, острота понимания блага государственного и прозорливых решений влияли на жизнь страны и выполнялись преемниками во славу России.

ГЛАВА IV

ВЕЛИКИЕ ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ОТКРЫТИЯ

1. 1-я Камчатская экспедиция (1725-1730 гг.)

Принято считать, что не менее трети пространства земного мира покрыто морскими путями, открытыми, изученными и освоенными многими поколениями российских землепроходцев, путешественников и исследователей. Особо же велико значение отечественных мореплавателей в познании просторов своей Родины - России. Достаточно назвать русского

помора Улеба, который еще в 1032 году (т.е. при Ярославе Мудром) ходил морем за Железные, как тогда назывались Карские, ворота. Мудрено ли, что к началу XII в. все Беломорье было заселено русскими людьми - кто искал новые земли или уголья для обеспечения пропитания семьи, кто отыскивал новые охотничьи просторы, а кто бежал подальше на север, за леса, к морю Студеному от притеснений феодалов, князей. Уже к XIII в. россияне заселили и Кольский полуостров - Мурман.

По дошедшим до нашего времени древним записям стало известно, что Соловецкий монастырь построен был в 1435 году, а еще до его основания целый род мореходов и рыбопромышленников, носивших фамилию Старостинных, обжился на далеком от российских берегов острове Грумант (ныне Шпицберген). И добирались туда российские люди по бурному, часто покрытому плавучими льдами и укрытому густыми туманами холодному морю на построенных ими же лодьях, кочах по-поморскому. По тем временам это было плавание, сопряженное зачастую со смертельным исходом, что, несомненно, было героическим подвигом наших предков.

Профессор Коротнев, много лет занимавшийся изучением Севера и его истории, по поводу поморских плаваний и деятельности рода Старостинных заявил так: «Что значат Нансены, Джексоны и Андре (иностранные путешественники, исследователи Севера в XVIII-XIX вв. прим. - В.Г.) сравнительно с ними!» И это действительно так, если глубоко вдуматься, если зримо представить себе свершенное давними нашими соотечественниками.

Несколько позднее Старостинных, в 1499 году, по указу Великого князя Московского была послана на Север большая дружина, возглавленная воеводой С.Курбским и П.Ушатым в целях «поиска новой земли, мягкой рухляди и рыбьего зуба». Добралась она до устья реки Печора. При этом россияне открыли новые для себя моря и выходы к Ледовитому океану, поставили там ставший знаменитым город Пустозерск - русский форпост в Заполярье, сыгравший важнейшую роль в дальнейшем освоении Крайнего Севера и развитии арктического мореплавания.

Естественно, что новые открытия рождали новые проблемы. Возникали новые необходимости. Так, в 1552 году царем Московским Иваном Грозным был издан высочайший Указ: «Землю измерить и чертеж государства сделать!»

Карта государства Российского или «Большой чертеж», так она была названа, показывавшая все российские земли от Студеного до Черного моря, от Кетлинского озера (т.е. Финского залива. - В.Г.) до Сибири, вскоре была создана и издана. А в последующем «Большой чертеж» еще не раз уточнялся и дополнялся. По крайней мере, в 1701 году (при Петре I) издана первая карта Белого моря, в 1703-04 годах - первый русский Атлас реки Дона, Азовского и Черного морей.

Новые земли спешно осваивались. Так, в 1584 году в устье реки Двина основан был порт Архангельский, ставший затем главным морским

портом России, пока не имела она выхода к Балтике и Черноморью.

В 1600 году Борис Годунов - российский правитель - послал за Камень (Урал) воеводу Мирона Шаховского с сотней тобольских казаков для обложения данью новых земель в Сибири. В том же году казаки zaloжили в устье р.Таз город и порт, названные Мангазеей. И вскоре стал тот богатейшим торгово-промышленным центром, торговавшим напрямую с Англией. Несколько десятилетий просуществовал этот порт. И только лишившись по царскому указу прав прямой торговли с иностранцами, он постепенно потерял свою силу и ушел в небытие.

Однако поступательное движение российских исследователей нарастало: в первом десятилетии XVII в. мореход Лука, выйдя из устья реки Оби, Северным Ледовитым океаном дошел до устья реки Енисей, а затем и Пясины. Помор Шубин из Северной Двины сумел дойти до Тазовской губы. В 1610 году торговый человек Кондратий Курочкин, а за ним неустановленные мореходы прошли по северному и восточному берегам полуострова Таймыр.

С установлением династии Романовых освоение новых земель на севере и востоке азиатского материка, прилегающих к России, усилилось. Во время Михаила Романова, а затем – Алексея Михайловича новые отряды исследователей и новых поселенцев направились за Большой Камень (Урал).

В 1633 году землепроходец Иван Ребров открыл устье реки Оленек, а Илья Перфильев - устье реки Яны. Те же места несколько позднее прошел известный в те времена Елисей Буза. Все дальше и дальше на восток и север двигались русские землепроходцы и мореходы. В 1638 году якутский казак Иван Москвитин первым дошел до Великого (т.е. Тихого) океана. С отрядом всего в 19 человек на специально построенных кочах он три дня плыл по Пенжинскому морю до реки Охота, давшей потом имя новому морю – Охотское.

Стоит особо заметить, что многие путешествия и открытия, свершенные в те времена на северо-востоке нашей страны, принадлежат уроженцам русского севера, таким как Михаил Стадухин, прошедший от Белого моря до крайнего северо-востока и открывший Анадырь; как Василий Поярков, впервые вышедший к устью реки Амур; как, наконец, Владимир Атласов, первый из россиян вступивший на землю Камчатки. Кстати говоря, тот же Михаил Стадухин в 1644 году, спустившись по реке Индигирке, вышел морем в устье реки Колыма и построил Нижне-колымский острог. А в 1647 г. именно мореходы под руководством М. Стадухина впервые увидели землю заморской Аляски. Год спустя, спутники Семена Дежнева и Федора Алексеева самыми первыми из европейцев совершили 1400-километровое плавание по реке Колыма, проникнув в Берингово море через Чукотское море.

Это значит, что Семен Дежнев со спутниками прошел нынешним проливом Беринга. Правда, об этом стало известно миру только в 1736 г.,

когда разобрались с бумагами в архиве якутского воеводы.

Особой строкой в историю наших путешественников, мореплавателей, исследователей следует внести вклад тверского купца Афанасия Никитина.

В 1466 году с торговыми целями он отправился из Твери вниз по Волге, достиг Каспийским морем Дербента, добрался до Баку, затем по морю – в Персию, где прожил около года.

Весной 1469 года по сухопутью добрался до Ормуза на берегу Персидского залива, затем по Аравийскому морю достиг берегов Индии. Много путешествуя по стране, прожил там три года. После этого снова пересек Аравийское море, пробыв некоторое время на африканском берегу, переправился в Персию, откуда сухопутьем добрался до Трапезунда на Черном море. В 1472 году из Трапезунда на судах перебрался в Кафу (Феодосию).

К сожалению, Афанасий Никитин, немного не дотянув до родного города, скончался. Однако он оставил после себя прекрасное описание пути, а также населения, общественного и государственного устройства, хозяйства, религии и быта стран, через которые он прошел. “Хождение за три моря” – прежде всего ценный источник информации о диковинной, малоизвестной по тому времени стране – Индии.

Интенсивность поисков, походов, путешествий российских исследователей нарастала из года в год. В 1652 году к Тихому океану вышел очередной русский исследователь – С. Поляков. В 1655-1656 годах, как мы уже говорили, вышел к устью Амура отряд казаков под руководством В. Пояркова. Наконец, в 1697-99 годах не только открыл, но и обследовал и дал подробное описание полуострова Камчатка сибирский казак В. Атласов.

Итак, к началу 18 века, когда царь Петр¹ приступил к созданию крепкого регулярного российского флота, россиянами было совершено немало больших и важных географических открытий. Однако Петр Великий думал об открытиях более масштабных. А поскольку предполагал делать открытия на морях, омывающих берега России, то всячески укреплял флот и материально, и организационно, одновременно готовя хорошие кадры морских специалистов для выполнения перспективных планов изучения и освоения побережья морей России.

Зоной особого внимания Петра I стали районы Севера и Дальнего Востока. По его прямым указаниям в 1713 году, например, когда была в разгаре Северная война, в Архангельске была создана команда мореходов-кормщиков – Никифор Треска, Кондратий Мошков, Яков Власов, Иван Тушин, Григорий Березин, а также корабельных плотников Ивана Каргопола, Кирилла Плоских, Кармакулова с присоединенным к ним голландским матросом Андреем (Генрихом) Бушем, которого взяли в плен на шведском корабле, - по царскому указу она отправлена была в Охотск, “нисколько не мешкая”.

Наказная грамота велела “у Ламского моря построить теми прислан-

ными плотниками морские суда и идти через Ламское море на Камчатский нос без всякого одержания (промедления)”. В случае успеха сибирский губернатор пообещал им высокие награды.

Посланцы весной 1714 года добрались до Якутска, затем по бездорожью – до Охотска, а в 1715 году построили судно “Восток”, имеющее осадку 9 футов, т.е. довольно мореходное. Кстати, стоит подчеркнуть, что с этого момента и идет отсчет судостроения на Дальнем Востоке.

Тем временем (в период с 1712 по 1714 годы) 10 казаков Удского острога на двух лодках обследовали Шантарские острова в Охотском море.

В 1716 году по указанию Петра I предпринята экспедиция казака Кузьмы Соколова с мореходом Никитой Треской для поиска морского пути из Охотска на Камчатку. На судне, построенном в Охотске, казаки прошли через все Охотское море до Камчатки в районе устья реки Тигиль до Нижне-Камчатского острога. Была заложена база дальнейшего освоения Камчатки и прилегающих территорий. Надо сразу же заметить, что при Петре I русские обосновались на всей гряде Курильских островов, кстати, не встретив там ни одного японца! А на Камчатку до экспедиции Н.Трески добирались круглым путем – сушей через Чукотку. Но мысль об ином пути уже появилась.

Еще в 1713 году Федор Салтыков, один из образованнейших людей России, подал Петру I “препозицию” об “изыскании свободного морского пути от Двины-реки даже до Амурского устья и до Китая”. Для этого предлагал “построить суда в низовьях Северной Двины, Оби, на Лене у Якутска, около Святого Носа, а также на Амурском устье”. По сути дела это была программа будущего Северного Морского пути.

Кстати, об этом же докладывал Петру I и капитан-командор Федор Соймонов. Поэтому в 1719 году Петр I досрочно выпустил из Морской академии пытливых и смелых геодезистов Ивана Евреинова и Федора Лукина с предписанием: следовать “... до Камчатки и далее, куда вам указано, и описать тамошние места, где сошлись ль Америка с Азией, что надлежит зело тщательно сделать не только зюйд и норд, но ост и вест, и всё на карте исправно поставить”.

Однако мы несколько поторопились с изложением этого факта. Вернемся к петровым заботам о росте кадров русских моряков-исследователей.

В 1721 году были учреждены портовые школы в Санкт-Петербурге, Кронштадте, Ревеле, Казани.

Как было уже отмечено, к началу XVIII в. русские землепроходцы и мореходы прошли всю Сибирь и достигли берегов Тихого океана. Однако изучение и освоение северных и восточных окраин России, морей, омывающих их, шли медленно. Только с созданием регулярного военноморского флота и подготовкой опытных кадров исследователей можно было решить эту грандиозную задачу. Но пока шла Северная война, пра-

вительство Петра I не могло выделить никаких средств.

Как и должно было быть, в ходе Северной войны были созданы настоящий флот, базы судостроения и прекрасные морские кадры. Стали, наконец, возможными систематические исследования северных и восточных берегов России, все больше привлекавшие внимание Петра I. Оно выражалось в том, что еще в августе 1711 года во исполнении воли государя, добивавшегося укрепления северных и восточных берегов России на берегах Тихого океана, отряды казаков (а в то время именно они были первопроходцами и исследователями земель и побережий страны) во главе с Данилой Анциферовым и Иваном Козыревским прошли из Большерецкого острога до южной оконечности Камчатки, затем переправились на первые острова Курильской гряды – Шумшу и Парамушир – где собрали у населения сведения о всех остальных островах гряды до Японии, включая Итуруп, Кунашир и даже Двадцать второй (ныне о. Хоккайдо). Они исследовали Шумшу и Парамушир. Составили их карты.

В 1713 году эти исследования продолжались. Были обследованы и нанесены на карту еще несколько островов гряды.

Тем временем (в период с 1712 по 1714 годы) 10 казаков Удского острога на двух лодках обследовали Шантарские острова в Охотском море.

В 1716 году по указанию Петра I предпринята экспедиция казака Кузьмы Соколова с мореходом Треской для поиска морского пути из Охотска на Камчатку. На лодке, построенной в Охотске, казаки прошли через все Охотское море до Камчатки в районе устья реки Тигиль. Путь этот был куда как более легкий и удобен, чем прежний сухопутный вдоль всего Охотского побережья. С тех пор Камчатка стала базой всех тихоокеанских экспедиций.

Есть любопытные сведения, изложенные в статье М.Чекурова “Секретная инструкция командиру” (Журнал “Вокруг света № 1 за 1976 г.), говорящие о твердой уверенности Петра I в наличии пролива между Азией и Америкой в районе Чукотки.

По крайней мере, когда Парижская академия избрала Петра I своим членом, а по положению претендент должен был представить какой-либо научный труд, в качестве такового Петр Алексеевич отправил лист карты, на которой изображены были Камчатка, Чукотка, Аляска и пролив между материками!

Учитывая, что Петр I ценил свою репутацию в глазах научной Европы как составную часть авторитета своего государства, можно твердо сказать, что Петр Великий нисколько не сомневался в существовании этого пролива.

Однако, для обоснования такой уверенности царь учредил несколько дополнительных экспедиций, например, с участием названных уже Ивана Евреинова и Федора Лукина.

В 1719 году были отправлены геодезисты Иван Евреинов и Федор

Лужин вдоль гряды Курильских островов. Только через два с лишним года, в 1721 году, пройдя весь этот путь, они представили царю отчет и составленные карты Сибири, Камчатки и шестнадцати курильских островов.¹ Участники экспедиции провели инструментальные и геодезические съемки каждого острова включительно до о. Симушир.

Имея такие предварительные данные по Дальнему Востоку, Петр Великий задумался об организации большой экспедиции, которая должна была определить, соединена ли Азия с Америкой, ибо на некоторых картах, начиная с 1562 года, многие картографы показывали разделяющий их “Аннинский пролив”. Следует также отметить, что никто из европейцев в этих высоких широтах Тихого океана в XVI в. не был. Только после похода Дежнева в 1648 году сведения о проливе проникли в русскую и европейскую литературу и картографию, правда, без упоминания фамилии Дежнева. И лишь в 1736 году профессор Миллер обнаружил в архиве якутского воеводы посланное царю историческое донесение Дежнева об открытом им проливе. Кстати М.В. Ломоносов сделал известными подобные же донесения Дежнева якутскому воеводе.

Вызывали особый интерес рассказы местного населения о том, что к востоку от Чукотки есть неизвестная “Большая Земля”. Поэтому царские указания (указ от 23 декабря 1724 года) были конкретны:

1. Выяснить, не является ли “Большая Земля” частью американского материка.
2. Исследовать северную часть Тихого океана.
3. Выяснить возможность торговых связей с Китаем, Японией, Индией через северный морской путь.

Общее руководство экспедицией Петр I возложил на президента Адмиралтейств-коллегии генерал-адмирала Федора Матвеевича Апраксина. Начальником экспедиции назначен капитан-командор Витус Беринг. Его помощники – лейтенанты Алексей Чириков и Мартын Шпанберг. В составе экспедиции было 69 человек, в том числе и матросы, плотники, солдаты.

Следует отметить при этом скрупулёзность подготовки Петром I такой экспедиции. Прекрасно понимая, что успех зависит от тщательности учета возможных трудностей и заблаговременного обеспечения экспедиции всем необходимым, Петр I послал губернаторам и воеводам по пути следования её распоряжения: подготовить для смены видов транспорта – лошадей, оленей, собак, телег, саней, плавсредств, а также достаточное количество продовольственных припасов. Такой принцип обеспечения успеха важных мероприятий Петр I неукоснительно соблюдал, сделав вывод из “конфузии” в начале Северной войны, когда русская армия была разбита под Нарвой.

Аналогично поступил он и принимая решение о Первой Камчатской

¹ Морской сборник. 1978- 12// Русские выходят к океану.

экспедиции. Еще за три недели до смерти, призвав к себе генерал-адмирала графа Федора Апраксина, Петр I сказал: “худое здоровье заставило меня сидеть дома: я вспомнил на сих днях то, о чем мыслил давно, и что другие дела предпринять мешали, то есть о дороге через Ледовитое море в Китай и Индию... Оградя Отечество безопасностью от неприятеля, надлежит стараться находить славу государству через искусство и науки. Не будем ли мы в исследовании такого пути счастливее голландцев и англичан, которые многократно покушались обыскивать берегов американских...”.

Вот тогда и написал Петр I инструкцию для экспедиции, предусмотрев: “Надлежит на Камчатке или в другом там месте сделать один или два бота с палубами. На оных ботах плыть возле земли, которая идет на норд и по чаянию (понеже оных конца не знают) кажется, что та земля часть Америки. И для того искать, где она сошлась с Америкой, и чтобы доехать до какого города европейских владений или ежели увидят какой корабль европейский, проведать от него, как оный кюст (берег) называют и дать на письме и самим побывать на берегу и взять подлинную ведомость и поставя на карту, приезжать сюды”.

Такова инструкция первая. Но была еще и вторая, секретная, разработанная Сенатом по указанию Петра I, требовавшая искать не освоенные европейцами земли, приводить в подданство их население, избегать вторжений во владения европейских и азиатских государств и ни в коем случае не информировать иностранцев (в случае встречи с ними) о местах базирования русского флота.

“...Токмо того накрепко остерегаться, чтоб в Американские и Азиатские места не зайтить где уже владения европейских государей или китайского богдыхана и японского хана есть, чтоб не войтить в подозрение и не открыть бы Камчатским берегам своим приездом пути, о котором они поныне неизвестны, а наипаче в нынешнем тамошнем малолюдстве через ту причину не заняли нужных пристаней”, - так довольно сложно по нашим нынешним понятиям изложены были главные требования Сената к исследователям.

Нельзя не заметить при этом, что замыслы и надежды царя Петра были велики, масштабны. Неизвестно, какие еще нововведения и преобразования свершил бы он во благо России. Только внезапная смерть в январе 1725 года остановила Петра Великого – в расцвете сил и планов.

Однако велика была инерция воли великого преобразователя государства Российского. Некоторое время еще продолжали выполнять задуманные им планы. Лишь позднее страной и флотом овладели застой и охлаждение к задумкам великого царя. Потерявший заинтересованное внимание, флот терял дееспособность, отстаивался в портах. Шли чередом дворцовые перевороты, ширились интриги дворянских группировок в борьбе за власть. Росло засилье иностранцев в государственном аппарате и в Адмиралтейств-коллегии, созданной Петром I в 1718 году как высший

орган управления военно-морским ведомством.

Россия стала утрачивать положение сильной морской державы. Флот приходил в упадок, корабли старели, новые уже почти не строили; плаванья и учения проводились нерегулярно. Деньги по бюджету, выделяемые на флот, шли на другие цели. Только за четыре года после смерти Петра I флот недополучил 1,5 млн. рублей, в том числе и на материальное обеспечение личного состава, денежное содержание и вещевое довольствие. Рядовой состав не получал обмундирование по несколько лет подряд.

“Многие матросы, - говорится в одном из документов того времени, - не имели мундира, а иные даже рубашек, были наги и босы”.¹

Особенно ухудшилось продовольственное снабжение. Установленные нормы питания не соблюдались, качество продуктов было низкое. Процветали казнокрадство и взяточничество чинов морского ведомства. В таком состоянии флот находился многие годы. Положение стало улучшаться лишь с начала 40-х годов, после отстранения от власти Бирона и других влиятельных иностранцев. Но флоту был нанесен столь значительный ущерб, что возродить его былую мощь в короткие сроки не представлялось возможным.

Господство “временщиков” подавляло все прогрессивное в России. Однако оно не смогло убить творческую энергию передовой части русского общества, в том числе и лучших представителей флота. Их таланты и выдающиеся способности в этот период наиболее ярко проявились на поприще географических открытий и исследований, сыгравших важную роль в дальнейшем развитии Русского государства.

Экспедиция отправилась из Санкт-Петербурга в январе 1725 года, уже после смерти Петра I. Путь ее пролегал через Вологду, Соль-Камскую, Тюмень, Тобольск, затем по Иртышу, Оби, Кети, Енисею, Верхней Тунгуске и Лене, до Якутска. Оттуда с большим трудом все необходимые грузы в апреле 1727 года доставлены в Охотск. Преодолено почти 10 тысяч верст.

На построенном в Охотске шитике “Фортуна” Беринг летом 1727 года направился в Большерецкий острог. Не решаясь продолжать морем зимой путь вокруг Камчатки, он отправил грузы собаками в Нижне-Камчатский острог, где в апреле 1728 года начал постройку судна. 8 июня бот “Святой Гавриил” был спущен на воду, а 13 июля экспедиция из 44 человек вышла в море.

Идя вдоль берега на север, Беринг открыл 11 августа залив Святого Креста, затем остров Святого Лаврентия. Плыть дальше Беринг воздержался, однако по совету А. Чирикова прошел еще несколько выше, до широты 67°18' с.ш., затем повернул обратно и вернулся в Большерецк на зимовье 2 сентября 1728 года. На обратном пути открыты были острова Святого Диомида. Интересно, что у экспедиции непосредственно плавание продолжалось всего три месяца (из пяти лет!).

¹ Аренс Е.Н. История русского флота, екатерининский период. Литограф. изд. СПб, 1897, с.6-7.

В 1729 году на боте “Святой Гавриил” для изучения северного побережья Сахалина и берегов Курильской гряды был послан И. Шестаков, возглавлявший группу исследователей. Эта группа исследователей провела большую работу, пополнившую знания россиян по восточной окраине своей страны. Но до конца все задачи решены не были.

Собственно, 1-я научная экспедиция в высокие широты Тихого океана, иначе 1-я Камчатская экспедиция - завершилась в 1730 году. Однако за это время она не достигла поставленных целей, хотя и доставила ценнейшие материалы об открытых островах, морском побережье и проливе, названном потом именем Беринга, а также составила точную карту его побережья.

Параллельно с экспедицией Беринга на Дальнем Востоке работала и экспедиция лейтенантов И. Шестакова и Д. Павлуцкого, имевшая задачу “покорить немирных чукчей” и, достигнув “Большой Земли”, обложить ее население ясаком (данью). В июле 1732 года из Нижне-Камчатского острога вышел бот “Святой Гавриил” с экспедицией штурмана Ивана Федорова и геодезиста Михаила Гвоздева, которая, подойдя к Берингову проливу, осмотрела его азиатский берег, затем прошла к островам Св. Диомида, обнаружив при этом, что они состоят из двух островов – о. Ратманова и о. Крузенштерна. Затем, двигаясь на восток, в конце августа подошли к “Большой Земле” (Аляске), прошли вдоль ее берега на юг и вернулись в Нижне-Камчатский острог.

Эта экспедиция подтвердила существование пролива (как и экспедиция Дежнева) несколько ранее Беринга. Правда, об этом подтверждении стало известно только в 1741 году, когда журнал их экспедиции был случайно обнаружен в канцелярии Охотска.

2. Великая Северная (2-я Камчатская) экспедиция (1733-1743гг.)

Теперь перед правительством России во весь рост встала проблема объемная, масштабная: нужно было провести географические съемки всего морского побережья Сибири от устья р. Печоры до Берингова пролива. При этом выяснить, возможно ли сквозное плавание из Атлантики в Тихий океан вдоль сибирских берегов. Кроме того, надо было достичь северо-западных берегов Америки, разыскать путь в Японию, исследовать Курильские острова, всесторонне изучить внутренние области Восточной Сибири, а особенно районы, прилегающие к Тихому океану.

28 апреля 1732 года императрицей Анной Иоанновной издается Указ о снаряжении и отправке 2-й Камчатской или Великой Северной экспедиции. Как было отмечено в нем, экспедиция эта “действительно к славе Российской империи отправлена быть может”.

Масштабная задача требовала масштабной организации экспедиции.

Было создано несколько морских и сухопутных отрядов ее. По крайней мере, в непосредственно Великой Северной экспедиции опись берегов Ледовитого океана вели 5 отрядов под общим руководством Адмиралтейств-коллегии. Этому посвящен был весь период с 1733 по 1742 годы.

В марте 1733 года экспедиция в составе 600 человек тронулась в путь.

I отряд, возглавленный лейтенантом Степаном Малыгиным, работал на участке побережья и акватории от устья р. Двины до р. Оби. Специально для него в Архангельске к весне 1734 года построили два коча – “Экспедиция” и “Обь”. На этих кочах в июле вышли команды лейтенантов С. Муравьева и А. Павлова, которые за две навигации обследовали берег от о. Вайгач до полуострова Ямал. Затем, с 1736 года, работу продолжали группы исследователей лейтенанта С. Малыгина и лейтенанта А. Скуратова, которые на ботах “Первый” и “Второй” к лету 1737 года закончили опись берегов полуострова Ямал и вошли в устье р. Оби.

II отряд, руководимый лейтенантом Дмитрием Овцыным, занимался описанием берегов от устья р. Оби до р. Енисея. В течение 1734-39 гг. на дубель-шлюпке “Тобол” и боте “Обь-Почтальон” он описал берега на пути из Оби к Енисею.

III отряд, которым командовал штурман Ф. Минин, вел опись берегов от Енисея до встречи с идущей от р. Лена другой группой экспедиции. Работа выполнялась на боте “Обь-Почтальон” в течение 1738-40 гг.

IV отряд, начальником которого был лейтенант Василий Прончищев, вел опись берегов от р. Лена до р. Енисей на дубель-шлюпке “Якутск”.

Основная работа была выполнена в 1735-40 гг., а участок берега от р. Пясины до р. Нижние Таймыры описан позднее, в 1741 г., партиями штурмана Семёна Челюскина и лейтенанта Харитона Лаптева, двигавшиеся навстречу друг другу на собачьих упряжках. В 1742 году штурман Челюскин произвел заключительную опись северного участка побережья полуострова Таймыр.

О вкладе В. Прончищева следует рассказать особо и подробнее.

Отряду Василия Прончищева надлежало выйти в ледовое море, плыть вдоль суровых и неизвестных морских берегов, протянувшихся между устьями рек Лены и Енисея, вести описание этих берегов, составить их карту. В отряд входило около пятидесяти человек. Вместе с Прончищевым в плавание отправилась и его жена Татьяна (до 1983г. считали, что ее имя Мария), первая женщина – участница научной арктической экспедиции. В июне 1735 года парусное судно начало путь – вниз по Лене до устья, а затем вдоль морского побережья на запад. Уцелевшие до нашего времени донесения командира отряда повествуют о делах людей подвига, пробивавшихся сквозь полярные льды.

За два месяца удалось добраться до устья реки Оленек. Потом начались великие стужи и морозы, а в самом судне была обнаружена течь.

Пришлось ввести дубель-шлюпку в реку и устраиваться на зимовку. Наступила полярная ночь. Зимовщики ремонтировали судно, охотились, гостеприимно встречали кочевников – эвенков и якутов, навещавших изредка их зимовку, затерянную в прибрежной тундре. Весной несколько человек и среди них лейтенант Прончищев, заболели цингой. Но тяжелая болезнь не сломила решимость командира отряда продолжать выполнение задачи – вести судно дальше на запад, к берегам, не нанесенным на географическую карту.

С нетерпением ожидали участники экспедиции продолжения пути. Пришло лето, а льды все еще не отступали от устья реки. Лишь в начале августа удалось вновь вывести судно в море. Плыли к устью реки Анабар, потом к устью другой реки – Хатанги, пробираясь сквозь льды с “великой опасностью”. Плыли дальше вдоль восточного берега Таймырского полуострова. Миновали острова, которым Прончищев дал сохранившееся поныне название островов Петра. Шли на северо-запад, держась вблизи побережья. На пути были и густые туманы и лед, продвигаясь в котором, надо было отбрасывать льдины шестью и терпеливо отыскивать полосы чистой воды.

Цинга подточила силы Прончищева. Тяжело больной, лежал он в каюте, когда лед, сжавший судно, окончательно преградил путь вперед. В этот день, как указывается в донесении штурмана отряда Семена Челюскина, “Якутск” находился на $77^{\circ}29'$ северной широты. Так далеко на север не заходили еще мореплаватели. (Позднейшие расчеты показали, что “Якутск”, очевидно, находился еще севернее – примерно $77^{\circ}50'$ северной широты).

На совете, собравшемся в каюте Прончищева, решено было возвращаться на вторую зимовку. Заменяя заболевшего командира, Челюскин привел дубель-шлюпку обратно к устью реки Оленек. 29 августа (9 сентября н.ст.) 1736 года, когда судно находилось уже вблизи реки Оленек, лейтенант Прончищев умер. Он был похоронен на берегу. Рядом была похоронена Татьяна Прончищева, делившая с мужем все труды и тягости и пережившая его только на две недели.

Имена участников Великой Северной экспедиции запечатлены во множестве названий на географической карте. Имя Прончищева было присвоено части восточного берега Таймырского полуострова, невысокому горному кряжу на побережье моря Лаптевых и одному из мысов арктического побережья. Одна из бухт Таймырского полуострова носит имя Татьяны Прончищевой. Эти названия напоминают о людях, начавших некогда освоение Северного морского пути, не щадивших себя при исследовании Арктики и отдавших делу проторения полярных путей свою жизнь.

У отряду лейтенанта Лассиниуса предстояла опись берега от р. Лены до Камчатки. Эта работа была выполнена частично, так как бот “Иркутск”, на котором находился Лассиниус, пройдя в 1735 г. некоторое расстояние из устья реки Лены на восток, был затерт льдами.

Во время вынужденной зимовки сам начальник отряда и 37 членов экипажа экспедиции погибли. После этого начальником отряда был назначен брат Харитона Лаптева – Дмитрий. В 1739-40гг. лейтенант Д. Лаптев на боте “Иркутск” с большим трудом достиг устья р. Колыма, а затем на собачьих упряжках (в 1741г.) добрался до р. Анадырь. После чего спустился вниз по реке на лодках, тем самым, завершив опись берегов Северного Ледовитого океана и связав ее с описями Тихого океана.

Огромнейший, титанический труд был выполнен в основном российскими моряками, возглавлявшими отряды экспедиций или входившими в них специалистами.

Довести до конца выполнение задач 1-й Камчатской экспедиции призваны были два отряда 2-й Камчатской экспедиции под руководством Витуса Беринга и Мартына Шпанберга. Так отряд, возглавляемый Берингом и его 1-м помощником капитаном Алексеем Чириковым, занялся исследованиями пути в Америку, а отряд Мартына Шпанберга – 2-го помощника Беринга – исследованиями пути в Японию, что определено было заданием 2-й Камчатской экспедиции.

Во всех отрядах экспедиции насчитывалось почти 1000 человек – штурманы, геодезисты, матросы, рудознатцы, мастеровые, солдаты. Руководителями же каждого отряда обязательно были флотские офицеры. По важности поставленных задач, по величине охваченной исследователями территории, по числу участников экспедиция была беспримерной в истории мировой географической науки.

Что касается работы последних двух отрядов, то еще в 1735 году началось строительство двух судов в Охотске. К 1737 году постройка была завершена. Для отряда М. Шпанберга были готовы бригантина “Архангел Михаил”, дубель-шлюпка “Надежда” и отремонтированные старые боты “Святой Гавриил” и “Фортуна”.

В июле 1738 года этот отряд направился в Японию вдоль Курильской гряды. Шпанберг и его помощники описали все острова гряды до о. Ольхового (Уруп), затем достигли Японии и повернули обратно, нанося попутно на карту Южные Курильские острова, вплоть до о. Эдзо (Хоккайдо), которого достигли в конце июля 1739 года. Между тем, в июне 1740 года, в Охотске спустили на воду и предназначенные для отряда Беринга пакетботы (однопалубные двухмачтовые бриги) “Святой Петр” и “Святой Павел”, имевшие длину 20 м., водоизмещение 100т. Штурман отряда Елагин, еще в 1734 году обследовавший берега Камчатки и нашедший там удобнейшую гавань в Авачинской губе, а затем построивший в ней несколько жилых домов и складов, привел корабли экспедиции в эту гавань. Именно после этого гавань стала называться Петропавловской.

Ведя разговор о работе экспедиции В. Беринга, необходимо особо подчеркнуть и показать вклад в проведенные исследования (прежде всего на Камчатке) ученого Крашенинникова.

Научная карьера С.П. Крашенинникова сложилась сравнительно

благоприятно. В конце 1732 года по распоряжению Правительствующего сената направили в Академию Наук двенадцать лучших учеников. В числе их оказался и Крашенинников, получивший самую высокую оценку на экзамене. Назначенный во Вторую Камчатскую экспедицию под начальством Беринга, студент Академии Крашенинников в августе 1733 года выехал в далекий путь.

Экспедиция долго колесила по сибирскому бездорожью. Из Тобольска она поднялась вверх по Иртышу до Усть-Каменогорска и через Колыванский завод проследовала до Томска, а оттуда через Красноярск в Иркутск, на Байкал и Забайкалье. Во время этой поездки в течение 4-х лет Крашенинников работал под руководством академиков Гмелина и Миллера. В Якутске оба академика решили послать вместо себя на Камчатку Крашенинникова.

Снабженный подробными инструкциями, Крашенинников покинул Якутск 5 июля 1737 года. За 45 дней он преодолел более 1000 км пути от Якутска до Охотска, и 4 октября на судне “Фортуна” отплыл на Камчатку. Корабль во время плавания дал течь, и для спасения с него выбросили в море около 400 пудов груза. В устье Большой речки “Фортуна” была выброшена прибоем на берег Камчатки. Там, на песчаной кошке, Крашенинников со спутниками жил в течение нескольких дней в постоянном страхе, что очередной морской прилив погубит всех. Только 21 октября прибыла помощь.

Началась полная лишений трудовая жизнь на Камчатке. Крашенинников вел наблюдения за погодой, за приливами и отливами, за деятельностью вулканов, собирал сведения об образе жизни обитающих на Камчатке животных и птиц, составлял списки растущих на полуострове деревьев и трав. Инструкциями поручалось собирать и этнографические сведения о народах, обитающих на Камчатке, а также материал по истории Камчатки со времени появления на ней русских. Крашенинников составил первый курильско (т.е. айноско) – русский словарь. Он побывал на крайнем юге полуострова, вблизи реки Озерной; несколько раз совершал поездки вдоль Охотского и тихоокеанского побережий Камчатки, пересек ее несколько раз по долинам рек. Из устья реки Камчатки он совершил поездку по побережью Тихого океана к Петропавловской гавани, открыв в долине реки Паужетки гейзеры.

О том, в каких тяжелых условиях Крашенинникову приходилось работать, свидетельствуют его многочисленные рапорты Академии, в которых молодой исследователь сообщал, что лишенный регулярной выдачи жалования и провианта, он поставлен в “невыносимое положение, отощал и оборвался до того, что и в люди стыдно показываться”. Предоставленный самому себе, Крашенинников проделал работу, равной которой не было на протяжении более 100 лет. Лишь 12 июня 1741 года Крашенинников, сдав все материалы и коллекции прибывшему на Камчатку адъютанту Академии наук Георгу Стеллеру, покинул Камчатку. Но он еще не завер-

шил титанический свой труд.

С.П. Крашенинников умер 25 февраля 1755 года, за неделю до смерти подписав к печати последние корректурные листы “Описания земли Камчатки”. Научные достоинства этой книги очень высоки. Наблюдения, легшие в основу ее, отличаются изумительной точностью. Крашенинников создал труд, исключительный для своего времени по полноте и достоверности. Вплоть до начала XX в. “Описание” оставалось едва ли не единственным источником сведений о природе, истории, этнографии и экономике далекой окраины Русского государства.

А теперь вернемся к работе отряда В. Беринга после прихода его пакетботов в Петропавловск-Камчатский.

Во исполнение полученных от правительства и Адмиралтейств-коллегии указаний, вскоре, а именно в начале июня 1741 года, пакетбот “Святой Петр”, имевший экипаж 69 человек под командованием самого капитан-командора В. Беринга, с пакетботом “Святой Павел” (экипаж 77 человек) во главе с капитаном Чириковым вышли к берегам Америки. Однако через несколько дней в густом тумане корабли потеряли друг друга из виду, и в дальнейшем их плавание проходило раздельно. Целых три недели потерял капитан-командор, пытаясь южнее рекомендованного курса обнаружить таинственный остров, носящий название “Земля Гамы”, о котором свидетельствовала старая карта Восточного океана.

Как и предполагалось скептиками, все это было обыкновенной легендой. Такой земли в природе не существовало, а вот три недели из короткой летней навигации были потеряны безвозвратно. И все-таки за оставшийся период В. Беринг сумел дойти до берегов Америки. В середине июля показались они на горизонте. А 26 июля пакетбот подошел к острову, названному островом Святого Ильи. Затем был открыт остров Кадьяк, наконец, остров Туманный, впоследствии получивший имя Чирикова.

Три недели шел “Святой Петр” вдоль американского побережья, придерживаясь юго-западного направления, - вдоль Алеутской гряды. В начале августа Беринг открыл Евдокеевские острова, затем (30 августа) стал на якорь на рейде острова Шумагина, названного в честь умершего матроса экспедиции – Никиты Шумагина. Здесь были пополнены запасы воды. После этого пакетбот направился южнее Алеутских островов, открыв попутно еще ряд островов – Святого Иоанна (ныне Атха), святого Маркиана (ныне Кыска), наконец, остров Святого Стефана (ныне Булдырь). Начавшиеся жестокие осенние штормы спутали план командора. Два месяца судно носило по океану. Протухшая солонина и недостаток пресной воды привели к гибели двенадцати моряков от цинги. 34 моряка оказались в безнадежном состоянии.

В начале ноября буря выбросила “Святой Петр” на берег безымянного острова, названного впоследствии островом Беринга. Здесь измученным болезнью людям довелось провести вынужденную зимовку в землян-

ках, служивших им убежищами от дождя и ветра. В одной из них 8 декабря 1741 года похоронен был и командор Витус Беринг, скончавшийся от цинги.

Лишь весной 1742 года оставшиеся в живых 46 членов экипажа своими силами из обломков пакетбота построили бот “Святой Петр”, на котором с огромными усилиями, лишениями и трудностями добрались до Петропавловской гавани. Случилось это 26 августа 1742 года.

Что касается Алексея Чирикова и пакетбота “Святой Павел”, потерявшихся в густом тумане, так уж распорядилась судьба, что они оказались в виду земли, признанной ими “подлинной Америкой” на полтора дня раньше Беринга. Так произошло официальное открытие Америки с запада. Чириков прошел вдоль ее побережья, описав и нанеся на карту 400 километров американского берега.

В один из дней, заметив удобный залив у острова, носящего ныне имя Якоби, Чириков послал штурмана Дементьева с десятью вооруженными матросами на берег, чтобы пополнить запасы пресной воды. Однако шлюпка с берега не вернулась. Через неделю капитан послал туда же вторую шлюпку с тремя матросами во главе с боцманом Соловьевым. Но и они не вернулись к борту пакетбота.

Больше шлюпок на судне не было, и Чириков был вынужден вернуться на Камчатку. По пути, верные своему долгу, моряки вели исследования, открыв при этом целый ряд островов Алеутской гряды – Кадьяк, Умнак, Агатту, Атту... Пресная вода кончалась. Ее выдавали крошечными порциями. Запасы провианта подошли к концу. В экипаже свирепствовала цинга. Слег и Чириков. На вахте бессменно стоял штурман Иван Елагин. Именно он привел обезлюдевший пакетбот “Святой Павел” в Петропавловск 10 октября 1741 года. 20 человек умерло, 15 пропало без вести – с одной стороны. С другой стороны – огромной важности научные сведения, привезенные экипажем. Таковы итоги.

Узнав, что Беринг еще не возвратился из плавания, Чириков после зимовки пополнил запасы, и с недоукомплектованным экипажем снова отправился в океан. Дошел до Алеутской гряды, к острову Атту (это было 8 июня 1742 года), но не встретил командора. А по пути он прошел мимо острова, названного именем Святого Иулиана, не зная, что на нем находятся еще участники экспедиции Беринга. 1 июля Чириков снова вернулся в Петропавловск...

Таким образом, в 1 половине XVIII в. русские моряки открыли северо-западные берега Америки, снова уточнив, что азиатский и североамериканский материки разделены проливом, определили положение Японских островов, а также описали острова всей гряды Курильских островов, положив их на карту Северно-Восточной Азии. Это великие географические открытия!

Особенностью Великой Северной экспедиции явилось то, что в Ленско-Енисейском отряде на дубель-шлюпке “Якутск” впервые в истории

арктического мореплавания была и женщина – Т.Ф. Прончищева – жена руководителя отряда В.В. Прончищева. Вторая особенность экспедиции – наличие в ее составе большого числа ученых из Российской академии наук. В частности, среди них был известный путешественник, исследователь Камчатки, автор первого “Описания земли Камчатки”, опубликованного в 1756 году, академик Академии наук и художеств (с 1750г.) С. Крашенинников.

Свое мнение об итогах II-й Камчатской экспедиции высказывали многие зарубежные историки. Так американский ученый Ф.А. Голдер писал: ”... двадцать пять лет ушло на попытку разгадать тайны северной части Тихого океана и Арктики. Многие из них были разгаданы. Было доказано что... новая земля не полуостров, что Азиатский берег простирается гораздо дальше на восток, чем предполагалось раньше, что Терра де Иезо (Хоккайдо, Япония – В.Г.), Земля Компании, Земля де Гама не существуют в таком виде, в каком их изображали картографы, и что Япония-остров... И пусть экспедиции Беринга не удалось окончательно решить вопрос о существовании пролива между Азией и Америкой, он был решен позднее Ф. Врангелем... Итак, в конце концов Россия решила эту проблему, ей принадлежит эта честь.”¹

3. Освоение русскими северо-западной части Тихого океана (конец XVIII в.)

Открытие, а затем и освоение Северо-западной Америки - большое достижение нашего народа, упорно двигавшегося на протяжении веков, как говорили ранее – “встреч солнцу”. К концу XVII в. мужественные землепроходцы дошли от Урала до Камчатки, вышли к Тихому океану на огромном протяжении - от Берингова пролива до Амурского лимана. И сразу же начали двигаться дальше – на Курилы, Беринговы и Алеутские острова, Аляску и собственно Америку вплоть до Калифорнии.

Известно, что о землях в океане, расположенных к востоку от Азиатского материка, в Якутске, тогдашнем центре сибирских земель и землепроходства, знали уже в начале XVII в. от эскимосов и чукчей. Это они говорили об островах, а еще о “Большой Земле”, лежащей за Великим Океаном. Причем называли ее и островом, и материком. А место ее определялось напротив мыса Дежнева и у устья реки Колыма... Именно так доносили Стадухин в 1647 году, Атласов в 1701 году, Малыгин в 1710 году... В начале XVIII в. Прокопий Нагибин (1725 г) и Афанасий Мельников (1728-1730 гг.) пытались даже добраться до этой земли. Но неудачно.

Именно тогда появились сведения, что на “Большой Земле” живут русские люди. И связывалось это или с древним (за 100 лет до Дежнева) плаванием новгородцев из устья реки Колымы вокруг Чукотки, или с по-

¹ F.A. Golder. Bering's Voyages. New-York, v I, p328

терявшимися спутниками Дежнева, шедшего на 7 кочах, из которых 2 занесены были в р. Николка на Камчатке. Как известно, из оставшихся один разбился в устье Анадыря, а 3 пропали без вести. Возможно люди с кочей попали на Аляску.

Эту версию подтверждали и служилые люди: Малгин (1710г.), Дауркин (1765г.), Кобелев (1773г.) а также ученые – участники экспедиции Беринга: Инллер, Линденау, Штеллер; и служащие шелиховской компании Бочаров, Измаилов (1788г), да и иностранные мореплаватели. В любом случае слухи о “Большой Земле” подтвердились.

Вслед за открытием Большой Земли за проливом – Аляски и северо-западного побережья Америки с Алеутскими островами – началось постепенное освоение этих земель русскими людьми. Одними из первых были промышленники и мореходы, организовавшие не одну экспедицию в северную часть Тихого океана - М.А Неводчиков, А. Толстых, С.Г Глозов. Но наиболее значительного успеха добился известный купец Григорий Шелихов, который организовал в 1784 году плавание к Алеутским островам, в результате которого были основаны русские поселения Павловская гавань на о. Кадьяк, Новоархангельск (ныне Ситка) на о.Баранова, кстати, ставший центром всей “Русской Америки”, как называли эти колонии современники. Как известно, русские поселенцы исследовали и экономически освоили территории до 54°40' с.ш.

“Русская Америка” просуществовала почти 100 лет и продана была США в 1867 году. Ею правили дольше всего Александр Баранов (1790-1818 гг.), Фердинанд Врангель (1829-1835 гг.), Михаил Тебеньков (1845-1850 гг.).

Следует заметить, что плавания, связанные с “Русской Америкой”, выполняли не военные, а купеческие суда, но путь им открыли военные моряки. Кроме того, испытания, выпавшие на долю купцов и промышленников в тихоокеанских вояжах, были похожи на тяготы, перенесенные первооткрывателями.

Вот пример. Когда знатнейший купец Григорий Шелихов, прозванный Колумбом Российским, увидел даровитого, волевого и честного каргопольского купца и предпринимателя Александра Баранова, то сразу предложил ему отправиться в “Русскую Америку” главой промышленных поселений. Поначалу Баранов, владелец первого в Сибири стекольного завода и фактории на реке Анадырь, отказывался, ибо, как сказал он “дорожу своим делом”. Однако непредвиденные обстоятельства – “немирные чукчи” разграбили и сожгли его торговые учреждения – заставили согласиться с предложением Шелихова. На корабле “Три Святителя” (на котором ходил в плавание сам Шелихов) он отправился к месту службы. Но корабль был выброшен бурей на скалы необитаемого острова, на котором Баранов провел голодную зиму, питаясь только моллюсками, кореньями да выброшенной на берег полусгнившей китовиной. Только весной, построив из обломков корабля лодки, команда Баранова отважилась плыть

дальше. Два месяца блуждали лодки по океану, пока, буквально чудом, не вышли к острову Кадьяк. Жестоко простуженного правителя вынесли на берег на руках.

И дальнейшая его судьба схожа с судьбами моряков в трудном плавании: ему надо было объединить немногочисленных русских колонистов с воинственными индейцами, научить и заставить и тех и других работать, организовать питание людей (как он писал в дневнике, сначала “били орлов, ворон, ели что попало”, из-за этого однажды погибло сразу 135 человек, наевшихся ядовитых ракушек).

Промысловые суда из России приходили редко. Многие из них гибли от штормов. К тому же опасные соседи – иностранцы, прежде всего американские капитаны промысловых судов, желая уничтожить соперника, (конечно чужими руками), снабжали индейцев ружьями, пушками, “огненной водой” и подбивали на разбой.

Интересы дела требовали, и в колонии появились свои пушки, солдаты и матросы, появились так нужные офицеры флота, потому что Баранов сам начал строить необходимые для кампании суда. Главное предназначение колонии было: добывать меха морских зверей – котиков и каланов, а также “земных” зверей – лис, волков, бобров, медведей, рысей.

Российско-американская компания стала крупнейшим коммерческим предприятием в мире, на равных споря со знаменитейшими в то время Ост-индской компанией и Компанией Гудзонова залива. Учитывая это, российский царь Александр I посылает в “Русскую Америку” из Кронштадта военные корабли для демонстрации государственной опеки колоний и защиты ее. Теперь высокограмотные флотские офицеры не только защищали колонию от индейцев и иностранных “купцов”, но и одновременно вели гидрографические и геодезические работы, составляли точные карты побережья и островов.

Кстати, в один из труднейших моментов жизни колонии, когда индейцы, напав огромной силой, разгромили и сожгли новую столицу “Русской Америки” на о. Ситха, помогли “навести порядок” пушки шлюпа “Нева” (Ф. Лисянский), в это время оказавшегося в районе Алеутских островов. Еще один показатель значимости флота для компании в том, что когда пришло время по старости и болезни Баранову сдать дела управления компанией и губернаторства, поначалу его дела принял капитан флота Л. Гагемейстер, а затем зять Баранова капитан-лейтенант С. Яновский.

Воздать должное большим российским открытиям нашли в себе силы многие зарубежные ученые. Так, еще в XIX в. видный немецкий историк Ф. Гельвальд писал: “В начале XVII столетия уже почти все народы Европы имели свою долю участия в деле открытия Америки...”

Но истинным чудом представляется, что, наконец, и русские добрались до Америки... Предприимчивые казаки нашли путь в Америку, невзирая на бесконечные пустыни в Сибири, и совершенно самостоятельно и своеобразно открыли эту новую часть света. Всем остальным народам Ев-

ропы Колумб открыл Америку, с предприятием же русских плавание Колумба не имеет ничего общего. ... Все другие народы шли с востока, вместе с солнцем на запад. Русские же шли с запада на восток... они пробираются через весь север Азии, приходят к берегам Тихого океана, а там у них является свой собственный Колумб (Г. И. Шелихов – В.Г.), который во имя России приобретает право владения северо-западной Америкой”.¹

Завершим рассказ о тихоокеанских исследованиях и работах сообщением об очередной экспедиции флота, совершенной под руководством капитана И. Биллингса вместе с капитаном Г. Сарычевым в 1785-1794 годах. Экспедиция эта прошла всё Охотское море от Охотска до Алдомы, обошла многие из Алеутских островов, обратив особое внимание на о. Умалашка, затем - острова Прибылова, о. Святого Матвея, о. Святого Димида (Гвоздева), о. Кинг.

В 1802 году в Санкт-Петербурге была издана книга Сарычева “Путешествие флота капитана Сарычева по северо-восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану” в двух частях. Это не только подробный дневник, но и глубокие исследования результатов завершившейся экспедиции.

Несколько позднее, в 1811 году, в Санкт-Петербурге вышла еще одна книга - “Путешествие капитана Биллингса через Чукотскую землю от Берингова пролива до Нижнеколымского острога и плавание капитана Галла”. При этом следует иметь в виду, что Иосиф Биллингс - бывший английский флотский офицер, перешедший на службу в Россию. Он был в третьем кругосветном плавании Джеймса Кука (в 1776-1780 гг.), а затем уже в российской экспедиции 1785-1794 гг. Итоги этой экспедиции весьма впечатляющи: морские офицеры, и, прежде всего, Г. Сарычев, детально исследовали р. Колыма почти на всём её протяжении, описали северное побережье России между о. Айон и Колымой, а также между Беринговым проливом и Колючинской губой, создали первую достоверную карту северного побережья Чукотки. В Восточной Сибири ими выполнены первые метеонаблюдения и описаны черты ландшафта от р. Лены до Охотского моря, а также от Охотского моря до Северного Ледовитого океана. Они исследовали многие участки восточного побережья Азии в Беринговом и Охотском морях, в Беринговом проливе. Исключительно точно картировали Андреянские острова, почти всю цепь Алеутских островов, острова Прибылова, о. Кадьяк, о. Уналашка, о.Св. Лаврентия. Ими были описаны отдельные районы северо-западного побережья Америки и Курильских островов. По результатам работы экспедиции Г. Сарачевым был создан ставший классическим “Атлас северной части Восточного океана”.

А самый первый гидрограф, руководитель гидрографической службы России, А. И. Нагаев вместе с А. И. Чириковым составил генеральную карту России, в которой учтены результаты работ первой и второй Камчат-

¹ Ф. Гельвальд. В области вечного льда, пер с нем. Изд.2. СПб. 1884, с 389-390

ских экспедиций, скреплённые подписями участников экспедиций, чем подтвердили де-юре приоритет нашей Родины в исследованиях крайнего северо-востока страны. Тем более, как писал Алексей Иванович Нагаев:” иностранные карты наводят сомнения... хотя о правости их на сии места, казалось бы, сомневаться никому не надлежало, потому что оные сочинены природными тех мест жителями и в мореплавании искусившимися му- жами”. Увиденное своими глазами, измеренное и записанное своими руками, было надёжнее чужих слов...

ГЛАВА V

ФЛОТ ПРИ ПРЕЕМНИКАХ ПЕТРА I.

При ближайших преемниках Петра I резко ослабилось внимание правящих кругов России к флоту. Естественно, что флот из-за этого пришёл в упадок, понизился уровень его боеспособности. Это был период борьбы дворянских группировок за власть, период дворцовых переворотов. Всё более проявлялось засилье иностранцев в государственном аппарате и в Адмиралтейств-коллегии, являвшейся высшим органом управления военно-морским ведомством.

Такое положение неминуемо привело к постепенной утрате Россией статуса сильной морской державы. Старели имеющиеся корабли, новые же почти не строились. По крайней мере, при Петре II только закончили постройку пяти линейных кораблей и фрегата, заложенных еще при Петре Великом. Строительство новых кораблей не велось, а определённое внимание было обращено лишь на рост числа галер.

Практические плавания и учения проводились очень нерегулярно. Деньги, выделявшиеся по бюджету на нужды флота, расходовались на иные цели. Да и выделенные деньги урезались постоянно.

Существующие корабли приказано было сохранить, а посему в море не выходить “во избежание убытков “. На ходу оставалось только пять малых кораблей, предназначенных для обучения команд. Вследствие всего этого стоявшие в резерве корабли приходили в негодность: корпуса их рассыхались, днища гнивали, рангоут расшатывался, всё оборудование приходило в расстройство...

В 1730 году, при Анне Иоанновне, когда ей стало известно о плохом состоянии кораблей флота, некоторое время длились споры о том, а не лучше ли вообще уничтожить большие корабли, строить же только галеры. Однако разум взял верх: решено было строить и то и другое, ибо верно было замечено: без поддержки корабельным флотом галеры могут быть уничтожены противником, а в штормовую погоду галеры не могут выполнять свои задачи.

Анна Иоанновна утвердила комиссию, которой надлежало привести флот в порядок, имея в виду, что флоту определён следующий количественный состав: 27 линейных кораблей, 6 фрегатов, 3 бомбардирских ко-

рабля, 2 прама и 8 пакетботов (посыльных судов). Для этих целей на 1734 год отпущено было казною 1,2 млн. рублей.

В период с 1721 по 1756 год не происходило крупных морских сражений, хотя флот и участвовал в двух войнах. В 1734 году Балтийский флот привел к осажденной крепости Данциг 14 линейных кораблей, 5 фрегатов и несколько небольших судов, чтобы содействовать сухопутным войскам. Сразу же стоит отметить крайне нерешительные действия флотского командования в этом боевом эпизоде. Оно вынуждено было оглядываться на ветхость кораблей (из-за чего случались частые поломки), а также на недостаточную профессиональную обученность экипажей судов.

Что касается другой войны - русско-шведской 1741-43 гг. - в её ходе флоту России довелось серьёзно обеспечивать сухопутную армию, противостоящую Швеции, решившей силой оружия пересмотреть итоги Северной войны. В августе 1741 года русская армия овладела Вильманстрандом. В июне 1742 года - Фридрихсгамом. В августе того же года - Борго, Нейшлотом и Гельсингфорсом. Позднее - Або. После этого установилось перемирие. Однако весной 1743 года боевые действия возобновились, причем активную роль в этот период играл флот. По велению новой императрицы Елизаветы Петровны в Кронштадте сосредоточились 17 линейных кораблей, 5 фрегатов и 48 галер. В мае отряд галерных сил был направлен к о. Корпо, где нанёс поражение шведской гребной флотилии. В июне русский фельдмаршал П. Ласи, погрузив большой десант на галеры и корабельный флот, направился из Кронштадта к берегам Швеции. Но в пути его настигла весть о заключённом Абосском мирном трактате 7 августа 1743 года, по которому к России отошла часть Финляндии до реки Кюммене. На этом боевое использование флота завершилось. В силу этого обозреваемый период более характерен мирным, исследовательским использованием флота. Состоялись первая Камчатская экспедиция (1725-30 гг.), Великая Северная или вторая Камчатская экспедиция (1733-43 гг.), выполнившие огромный объём географических открытий, геологических и гидрографических исследований, картографирование обширных территорий и, прежде всего, - побережья России.

Кроме того, в эти годы расширена была зона влияния и обороны флота. В мае 1731 года создана Охотская флотилия под командованием Г. Скорнякова-Писарева. В сентябре 1733 года учреждена Донская флотилия во главе с контр-адмиралом П. Бредалем. В январе 1737 года появилась Днепровская флотилия, возглавленная вице-адмиралом Н. Сенявиным.

Если Охотская флотилия, которая в 1850 году стала Петропавловской, а с 1856 года - Сибирской с главной базой, перемещенной из Охотска в Петропавловск-Камчатский, а потом в Николаевский пост (Николаевск-на-Амуре), играла важную роль в защите восточных берегов России и освоении дальневосточной части Тихого океана, по сути не применяла военную силу, совсем иное дело было с флотилиями Донской и Днепровской.

7 сентября 1733 года последовал указ Сената о постройке судов для новой – Донской (Азовской) флотилии. Правда, строительство бригантин и галер для неё началось ещё при Петре I, когда заработала верфь в Таврове. Но со смертью Петра строительство прекратилось. А в 1733 году – возобновилось. И уже в 1734 году на воду были спущены 15 прамов, 35 галер, 59 ботов и шлюпок. Вскоре им нашлось дело.

В марте 1736 года часть войск Донской армии приступила к блокаде турецкой крепости Азов (гарнизон – почти 6 тыс. человек). А к концу апреля под стены Азова прибыли суда флотилии. 8 мая началась осада. 8 дней грохотали пушки. Только с кораблей флотилии было выпущено более 6400 снарядов, причинивших крепости огромные разрушения. Но крепость держалась. Тем более, что Турция выслала на помощь отряд кораблей. Правда, из-за мелководья они к крепости не пробились. А Донская флотилия, имевшая в своём составе 9 44-пушечных прамов, 6 прамов 8-пушечных, 35 галер и 29 малых судов совместно с 28-тысячной сухопутной армией не допустили доставки подкреплений в крепость. Отряд турецких кораблей ушел, а крепость Азов 19 июня 1736 года капитулировала.

В следующем году флотилия помогала Донской армии генерал-фельдмаршала П. Ласи не допустить захвата турками Крыма. С этой целью 19 мая 449 лодок флотилии с более чем 10 тысячами десанта, большим грузом припасов из Таганрога перешли к Геническу, по пути переправив через реку Кальмиус 14 армейских полков, затем по наведенному наплавному мосту через Сиваш армия вошла в Крым.

27 июня отряд турецких кораблей (2 линейных корабля, фрегат, 15 галер и несколько других судов), подойдя к якорной стоянке флотилии, обстрелял русский лагерь, а гребные суда попытались подойти к берегу. Но были остановлены артиллерийским огнём. И еще несколько раз флотилия помогала армии до ледостава. А в апреле 1738 года 100 лодок флотилии с десантом подошли к Геническу, где турецкий отряд кораблей заблокировал их. Тогда командующий флотилией контр-адмирал П. Бредель приказал вытащить лодки на отмель, занять оборону на берегу. Огнем пушек турки были отбиты. Однако русским морякам пришлось сжечь свои корабли и сухопутным путем возвращаться в Азов. Потеря судов была катастрофичной. Крым был оставлен. По мирному договору Донская флотилия 15.10.1739 года была упразднена.

А воссоздана она уже в начале русско-турецкой войны 1768-1774 гг., когда в её составе стало 132 судна. Они под руководством контр-адмирала А.Н. Сенявина успешно сражались с турецким флотом и на Азовском, и на Черном морях. И расформирована флотилия была в 1783 году в связи с созданием Черноморского флота, куда были переданы все её корабли.

Что касается Днепровской (Брянской) флотилии, указ Сената о постройке судов для неё последовал в январе 1737 года. Хотя, как известно, малые военные суда в Брянске строили ещё в 1724-27 гг.

С осени 1736 года здесь строили дубель-шлюпки (суда длиной 18 м с шестью двухфунтовыми пушками и вместимостью 100 человек), а также плашкоуты для переправы войск через Днепровские пороги.

Весной 1737 года 355 различных судов флотилии пошли вниз по рекам Десна и Днепр – к Очакову, осажденному Днепровской армией генерал - фельдмаршала Б.К. Миниха. Только в середине июня, из-за трудностей пути, пришла флотилия к Очакову, уже взятому нашими войсками. Она доставила армии продовольствие и боеприпасы.

Затем, с сентября, флотилию, имевшую в составе 76 судов - остальные пороги не прошли – возглавил вице-адмирал А.Н. Сенявин. Они защитили Очаков от подходившего турецкого галерного флота. И только после Белградского мирного договора в октябре 1739 года Днепровская флотилия, имевшая уже 657 судов, была расформирована, выполнив свою историческую миссию.

1. Флот в Семилетней войне (1756-1763 гг.).

Семилетняя война была одной из самых крупных, разорительных и кровавых войн XVIII века. В ней участвовали две враждебные группировки: с одной стороны - Пруссия и Англия, с другой - Россия, Австрия, Франция, Швеция. Ведущая роль в подготовке и инициировании войны принадлежала прусскому королю Фридриху II, настойчиво стремившемуся упрочить положение Пруссии в Европе. Это он первым начал боевые действия, в сентябре 1756 года вторгшись в Саксонию и Австрию.

Россия вступила в эту войну только весной 1757 года, хотя ещё в марте 1756 года у неё для общего руководства боевыми действиями была образована “Конференция высочайшего двора” во главе с канцлером П. Бестужевым. Стратегические планы России проистекали из главного направления её внешней политики в то время - совместно с армиями союзников разгромить военные силы Пруссии, угрожавшей прибалтийским интересам России, занять её столицу и важнейшие жизненные центры, принудить Фридриха II к полной капитуляции.

Исходя из этого, определились и задачи флота: активными действиями в датских проливах не допустить союзный пруссакам английский флот в Балтийское море. Кроме того, осуществлять блокаду прусского побережья и оказывать поддержку своей наступающей армии, подвозя подкрепление, вооружение, снаряжение, продовольствие. Предстояло также непосредственно участвовать в осаде приморских крепостей.

Главкомандующим русскими войсками был назначен генерал-фельдмаршал С. Апраксин, человек, лишенный военного таланта, однако честолюбивый, самовлюблённый и осторожный. Это, естественно, самым прямым образом отразилось на характере боевых действий армии и флота.

Балтийский флот к этому времени имел в своём составе 19 линейных кораблей, 5 фрегатов, 2 бомбардирских корабля, 2 прама, 4 пакетбота, 83

галеры и около 70 малых гребных судов. Основные силы - корабельный флот - объединены были в две эскадры: Кронштадтскую и Ревельскую.

Как известно, ещё в предвоенные годы правительство России наметало ряд мер по усилению флота. Но, как это исторически привычным было для России, “не дошли руки”. Необходимые меры не были осуществлены до конца. Флот так и не достиг штатного состава по числу кораблей основных классов. Корабельные экипажи укомплектованы не полностью. И положение это усугубилось тем, что Адмиралтейств-коллегия, состоявшая из престарелых адмиралов, была оторвана от реальной флотской жизни, не знала насущных её проблем и требований.

К началу войны в составе флота сложилась группа способных, энергичных и высокопрофессиональных молодых офицеров, в которую входили Григорий Спиридов - будущий герой Чесмы, Пётр Пущин, Алексей Селявин, Иван Селиванов и другие - будущие адмиралы и командиры крупнейших кораблей.

Что касается технической стороны, именно в это время на вооружение кораблей поступили универсальные орудия “единороги”, стрелявшие ядрами, брандскугелями, бомбами. Они значительно увеличили огневую мощь флота. На иностранных флотах пока ещё таких орудий не имели.

Как известно, Пруссия на Балтийском море не имела флота. Главная надежда на морском направлении ею возлагалась на английский флот, который должен был прийти в Балтику. Естественно, что русские, зная это, считали первейшей задачей своего флота блокаду датских проливов, чтобы не пропустить к месту боевых действий флот англичан.

Русский план кампании 1757 года предусматривал нанесение главного удара армии в направлении Кёнигсберга. При этом особый корпус, который поддерживался кораблями Балтфлота, должен был взять крепость Мемель (Клайпеда) и очистить от неприятеля побережье Восточной Пруссии. Отряд корабельной поддержки корпуса состоял из 8 кораблей. Выйдя из Кронштадта, 18 июня 1757 года они уже сосредоточились на подступах к крепости. Специальные группы моряков сделали промеры глубин, а также рекогносцировку неприятельских укреплений. И когда к крепости подошёл русский корпус генерала Фермора в составе 16000 солдат при 18 тяжёлых осадных орудиях и обложил крепость с севера и востока, корабли отряда поддержки вошли в залив Куриш-гаф. Это произошло ранним утром 20 июня.

Крепостная артиллерия открыла огонь по российским кораблям. А в 8 часов утра флагманский линейный корабль “Элефант” поднял боевой флаг. По этому сигналу корабли отряда стали на шпринг (на стальной трос, удерживающий корабль в определённом положении относительно ветра и течения - прим. автора) и открыли огонь по крепости. Одновременно загрохотали и орудия корпуса Фермора... Пять дней подряд с неослабевающей силой продолжалась бомбардировка города и крепости. Враг нёс большие потери. Особенно разрушительными были корабельные

5-пудовые бомбы и 6-фунтовые ядра. Город был объят пламенем. Наконец, не выдержав интенсивного обстрела, в 16 часов 24 июня 1757 года противник выкинул белый флаг. Первая часть плана увенчалась успехом.

Тем временем Ревельская и Кронштадтская эскадры несли бессменную вахту в районе датских проливов и у прусских берегов, временами только заходя в Данциг для пополнения запасов продовольствия и воды. А в 20-х числах июля командующий Балтийским флотом адмирал Д. Мишуков получил рескрипт императрицы, в котором говорилось: “Оставляя для блокирования приморских прусских городов столько кораблей, сколько по вашему рассмотрению потребно, под командою нашего адмирала Мятлева, дабы он с ними продолжал предписанным уже образом блокаду приморских городов, получая дальнейшие наставления от нашего генерал-фельдмаршала Апраксина, со всеми прочими вы сами по получении сего имеете к Карлскроне следовать. Буде нужда настанет вам с шведскою эскадрою соединиться и вам требование о том от шведского двора пришлётся, то вы часа не упустите в назначаемое вам, шведского же двора место идти, с его эскадрою соединиться и во всём согласно оною действовать”.

Адмирал Мишуков, оставив для продолжения блокады эскадру из 6 линейных кораблей и фрегата под командованием адмирала Мятлева, с остальными кораблями вышел согласно предписанию. До середины сентября крейсировал флот в районе пролива Зунд, ожидая появления английских кораблей. Однако наступила осень - пора штормов и непогод. Угроза прорыва англичан в Балтику отпала. Между тем эскадра Мятлева, проплавав до 4 сентября вдоль побережья у Данцига, Пиллау и Дагерорта, возвратилась в Кронштадт. Ей на смену пришла Ревельская эскадра вице-адмирала Полянского в составе 5 линейных кораблей и фрегата. Она крейсировала у берегов Пруссии до конца октября.

Блокада прусских берегов прервала доставку гарнизоном приморских городов (Кёнигсбергу, Пиллау и др.) подкреплений, снаряжения, продовольствия. Это обрекло их на недолгую осаду. Тем более, что войска генерала Фермора, заняв Мемель, успешно продвигались по Восточной Пруссии, приближаясь к Кёнигсбергу. Уже взяты были Гумбинен, Инстербург, Норденбург. 19 августа русские войска нанесли пруссакам решительное поражение при Гросс-Егерсдорфе. Казалось, что кампания по сути дела завершена. Овладение территорией Восточной Пруссии практически закончено. Однако, вместо того, чтобы решительно и энергично преследовать противника, отступающего к Кёнигсбергу, не давая ему закрепиться на промежуточных рубежах, Апраксин остановил наступление. Более того, он увёл армию из Пруссии в Мемель - на зимние квартиры. Ибо, как он обосновал это решение - уже наступила осень, нужна передышка. За поступок, близкий к предательству, правительство сняло Апраксина с должности главнокомандующего. Вместо него был назначен генерал Фермор, от которого потребовали большей активности. И результаты не замедлили появиться: 31 декабря 1757 года корпуса молодых и энергичных генералов

Румянцева и Салтыкова выступили в боевой поход из Курляндии, а уже 11 января заняли Кёнигсберг. В конце января в русских руках была уже вся Восточная Пруссия...

С наступлением кампании 1758 года флот продолжил свои операции. 8 июня в море вышла Ревельская эскадра вице-адмирала Полянского (5 линейных кораблей и 2 фрегата). Крейсируя в районе Дагерорта и Готланда, она 7 июля соединилась с подоспевшей Кронштадтской эскадрой (12 линейных кораблей, 3 фрегата и 3 бомбардирских корабля). По пути к Борнхольму от Готланда 9 июля к ним присоединилась также шведская эскадра (6 линейных кораблей и 3 фрегата). Объединённый флот под командованием адмирала Мишукова блокировал датские проливы. Однако и в этом году, как, впрочем, и в последующие годы, английские корабли так и не рискнули появиться в Балтике...

А тем временем отдельные русские корабли и отряды судов продолжали крейсировать вдоль берегов Пруссии, блокируя устья рек, захватывая вражеские транспорты со снаряжением и провизией. Это обеспечивало успех продвижения сухопутной армии, наносившей пруссакам поражение за поражением.

“... Я счастлив, что ещё жив, - писал вконец растерявшийся Фридрих II своему министру Финкельштейну. - Из армии в 48000 человек у меня не остаётся и 3-х тысяч. Когда я говорю это, всё бежит, и у меня уже больше нет власти над этими людьми...”

Русская армия нанесла пруссакам сокрушительное поражение при Цорндорфе 14 августа 1758 года, ещё более жестокие - при Пальциге и Кунерсдорфе 12 июля 1759 года, почти полностью уничтожив прусскую армию. В четвёртый год войны - 1760-й - оставалось только занять Померанию, большую часть Бранденбурга и, наконец, Берлин.

Большим препятствием при захвате Померании была мощная крепость Кольберг - важнейший пункт пруссаков на побережье Балтийского моря. Для его сокрушения флот пополнился новым 100-пушечным линейным кораблем “Дмитрий Ростовский”, 80-пушечными “Андреем Первозванным” и “Климентом Папой Римским”, а также рядом 66- и 54-пушечных кораблей. Однако из-за финансовых неурядиц выход флота задержали на два месяца.

Лишь 15 августа флот (21 линейный корабль, 3 фрегата, 3 бомбардирских корабля с 1586 орудиями) подошёл к Кольбергу, начав его обстрел. Затем высадил 3000 солдат десанта. Вместе с подоспевшей кавалерией они осаждали Кольберг до 7 сентября. При этом управлял огнём всей артиллерии главный артиллерист флота Демидов, заменённый затем контр-адмиралом Мордвиновым. Сотни бомб, тысячи ядер, обрушенные на город и крепость с 17 августа по 7 сентября, вызвали частые пожары, большие потери в гарнизоне. Близился штурм. Но неожиданно Фридрих II, сняв с других направлений значительные силы, бросил их к Кольбергу. Это заставило снять осаду. Флот ушёл к своим берегам...

В указе Конференции – совета при императрице Елизавете Петровне от 7 ноября 1760 года было записано: “Адмирал Мишуков... гораздо излишне полагался, что одним с моря бомбардированием Кольберг к сдаче принуждён будет, и потому о высаждении людей на берег не с такою ревностью старался, с какою надлежало, и потому целые два дня совсем напрасно пропущены; а в таких случаях не только дни, а и часы считаются... Командующий на реке Висле генерал-поручик Мордвинов не отправил туда в довольной скорости требуемой от него помощи”. Это была суровая оценка! Однако флот, оттянув большие силы пруссаков к Кольбергу, позволил армии 28 сентября 1760 года захватить Берлин. Подходил конец войне.

Русская армия в 1761 году предприняла третью попытку овладеть прусской крепостью Кольберг. Против неё был направлен отдельный корпус под командованием П. А. Румянцева (22 тысячи человек, 70 орудий). Важное место отводилось в осаде крепости действиям Балтийского флота под командованием вице-адмирала А. И. Полянского (19 линейных кораблей, 2 фрегата, 3 бомбардирских корабля, 6806 человек десанта).

21 июля, придя к Рюгенвальде (ныне Дырлув), флот отдал якоря и начал высадку сухопутных войск и выгрузку артиллерии с 8 галиотов и 8 транспортов. Отсюда вице-адмирал Полянский неоднократно посылал к Кольбергу линейные корабли и фрегаты для крейсерства и разведки. Ввиду неблагоприятной погоды и недостаточного количества плавучих средств, высадка войск затянулась. Она закончилась только 10 августа. Было высажено около 6500 человек пехоты при 42 орудиях. Кроме того, адмирал Полянский снял с кораблей несколько 12- и 18-фунтовых пушек.

11 августа флот оставил Рюгенвальде и направился к Кольбергу. Через два дня, подойдя к крепости, в 5 милях от неё отдал якоря. Вечером 13 августа были высланы две шлюпки во главе с лейтенантом Бабаевым - командиром бомбардирского корабля “Самсон” - для осмотра расположения вражеских береговых укреплений и промера подходов к берегу. 14 августа бомбардирский корабль “Самсон” и линейный корабль “Варахиил” подошли к берегу, но вражеские батареи открыли по ним огонь. Корабли ответили. Вечером “Самсон” на буксире своих шлюпок подтянулся ближе к берегу, продолжая вести мортирный огонь по одной из береговых батарей. Вскоре на помощь ему подошли бомбардирские корабли “Юпитер” и “Дондер”, фрегаты “Архангел Михаил” и “Россия”. Встав на шпринг, корабли начали обстрел береговых батарей города. В течение ночи по городу было выпущено множество пятипудовых бомб, вызвавших большие пожары. На следующий день бомбардировки ещё более усилились в связи с присоединением линейных кораблей “Астрахань” и “Рафаил”. С полуночи и до полудня 15 августа было выпущено по городу 146 трехпудовых и пятипудовых бомб. 16 августа пришла на кольбергский рейд и присоединилась к русскому флоту шведская эскадра контр-адмирала Нильс-Силандер Шольда, состоявшая из шести линейных кораблей и трех фрегатов. В по-

следующее два дня обстрел города и его укреплений продолжался с неослабевающей силой. Тем временем к Кольбергу подошли и основные силы осадного корпуса П. А. Румянцева.

Вице-адмирал Полянский отдал приказ по флоту, согласно которому нужно было высадить десант численностью в 2000 человек. На кораблях, не участвующих в бомбардировке, оставалось минимальное количество личного состава. Во главе десанта был поставлен опытный морской офицер капитан I ранга Г. А. Спиридов - командир 80-пушечного корабля "Андрей Первозванный". 29 августа с помощью всех имевшихся плавучих средств были свезены на берег 2012 десантников с вооружением, снаряжением и продовольствием. Артиллерия десанта состояла из 51 мортиры и 19 пушек. Десант присоединился к бригаде полковника Неведомского (из осадного корпуса Румянцева) и занял ответственные позиции. В наступивших потом тяжёлых боях за крепость моряки десанта не раз показывали пример организованности и дисциплины, русской смекалки и военной хитрости, стойкости и героизма.

Командир десанта Г. А. Спиридов оказался таким же талантливым начальником на берегу, каким он был на корабле. Спиридов уже тогда удивлял всех личным мужеством и бесстрашием. Так, при взятии Вундешевой батареи на правом берегу р. Персанта он первым из небольшой группы моряков бросился к одному из вражеских орудий, в упор стрелявшему по морякам. Изрубив прислугу орудия, моряки повернули его в сторону неприятеля и открыли огонь.

Бомбардировка крепости с каждым днём усиливалась. Вплоть до 28 сентября, т. е. в течение полутора месяцев, флот бомбардировал Кольберг с моря, способствуя действиям сухопутных войск и морского десанта.

В обстреле Кольберга большую роль сыграли бомбардирские корабли "Самсон", "Юпитер" и "Дондер". Пользуясь своей малой осадкой, они вплотную подходили к берегу и вели непрерывный, иногда в течение круглых суток, огонь из мортир, единорогов и других орудий. Командиры этих кораблей лейтенанты Василий Бабаев, Пётр Креницын и Степан Норманский своими храбростью и мастерством заслужили всеобщее уважение. Не меньше прославились настойчивостью и решительностью командиры кораблей "Варахиил" и "Астрахань" капитаны 2 ранга Иван Спиридов и Егор Ерецкий. Наступление осени заставило флот прекратить боевую деятельность. 15 сентября началась посадка десанта на корабли, закончившаяся 24 сентября. 28 сентября флот снялся с якоря и пошёл к своим берегам. На кольбергском рейде остались лишь корабли "Варахиил" и "Нептунус", фрегат "Архангел Михаил" и два шведских корабля для продолжения осады Кольберга с моря.

Флот вынужден был покинуть Кольберг до его падения, однако он вполне справился со своими задачами. Флот обеспечил осадный корпус артиллерией, боеприпасами, снаряжением и продовольствием. Он доставил значительное подкрепление (около 7000 человек), причём сделал это в

тот момент, когда особенно остро чувствовался недостаток сил... Кроме того, систематическая бомбардировка им крепости и полевых укреплений, продолжавшаяся в течение полутора месяцев, вызвала огромные разрушения и причинила противнику невосполнимые потери в живой силе. За полтора месяца с кораблей было выпущено свыше 2000 пятипудовых и трехпудовых бомб и до 15000 ядер разного калибра. Огонь корабельной артиллерии, нанеся огромный урон противнику, оказал сильное моральное воздействие на осажденных, и тем самым ускорил капитуляцию крепости в декабре 1761 года.

Падение Кольберга решило исход борьбы за Померанию в целом. Вскоре она оказалась целиком в руках русских войск. Это, безусловно, создавало благоприятную возможность для нанесения окончательного удара по Пруссии. Но 5 января 1762 года, в день опубликования в Петербурге сообщения о взятии Кольберга, умерла русская императрица Елизавета Петровна. На престол вступил Пётр III. В тот же день он послал графа Гудовича к Фридриху II с извещением о вступлении на престол и о своём намерении установить вечную дружбу с Пруссией. Вскоре мир и дружественный союз между Россией и Пруссией были заключены. Пётр III не только отказался от всех территориальных приобретений, которые сделала Россия, но и превратился в союзника и спасителя прусского короля.

Политика Петра III вызвала недовольство во всех слоях населения страны. Пётр III был вскоре свергнут с престола, отвезён в Ропшу (под Петербургом) и там убит. На престол вступила его жена Екатерина II. Новая императрица подтвердила мир с Пруссией, но категорически отказалась от союза с ней.

Надо отметить, что к началу царствования Екатерины II военный флот России имел в своём составе 31 линейный корабль, 11 фрегатов и бомбардирских кораблей, 99 галер. Однако состояние флота было далёким от блестящего. Большинство кораблей устарело, уровень боеготовности понижен, моральное состояние личного состава не лучшее. Проведя в 1765 году смотр флоту, Екатерина не могла не заметить этого. 8 июля в письме графу Панину она отмечает: "... у нас в излишестве кораблей и людей, но у нас нет ни флота, ни моряков". Подтверждая эти выводы, императрица приводит факты столкновения кораблей во время смотра, неумения их держать строй, плохой стрельбы по целям.

Екатерина II видела, что налицо определенные успехи в росте производительных сил страны, что в связи с этим растёт и товарное производство, а это требует развития международной торговли, первенствующую роль в которой должен играть флот. Таким образом, в повестку дня стало возрождение морского флота страны.

Но торговый флот был еще слаб и его роль зачастую выполняли боевые корабли. В любом случае, и обеспечивая безопасность дальних хозяйственных перевозок, особенно в русские владения на американском континенте, и сами перевозки, использовали военные корабли или военные

экипажи на судах Российско-Американской компании.

Корабли с грузами отправлялись из Кронштадта к Аляске вокруг американского материка, а возвращались вокруг Африки. Именно так за полвека было совершено 41 кругосветное плавание!

Конечно, мы не должны забывать, что возрождение морской мощи в 60-е годы XVIII века было вызвано, главным образом, не с целью расширения торговли, а ради совершенно необходимой борьбы за выход к Черному морю, за влияние на прилегающий к нему Балканский полуостров и проливы Босфор и Дарданеллы.

Екатерина II потребовала решительных мер по улучшению подготовки личного состава, увеличению числа практических плаваний, улучшению организации ремонта и строительства кораблей. Этот решительный настрой императрицы на укрепление мощи российского флота, как бы подчеркнувший весомость победного грома русских пушек на Балтийском море в недавние совсем времена, вызвал в ведущих странах Европы ещё большее желание воспрепятствовать выходу России к другим морям. Они хотели бы, по крайней мере, сдерживать её на Балтике, а на юге вообще не допустить к Чёрному морю. В частности, к этому особенно готовилась Турция, постоянно подстрекаемая “друзьями”. Именно воодушевлённый позицией Англии и Франции, турецкий министр иностранных дел заявил в те годы: “Султан считает Чёрное море внутренним турецким морем и не допустит, чтобы иностранные корабли плавали по нему...”

В этих словах был прямой вызов России.

2. Русско-турецкая война 1768-1774 гг.

Первая Архипелагская экспедиция

14 октября 1768 года после незначительного пограничного конфликта близ местечка Балты в Молдавии Турция объявила России войну. Владея Крымом и Северным Причерноморьем, турки имели возможность буквально диктовать свои условия: флот Турции господствовал на Чёрном и Азовском морях, беспрепятственно обеспечивая свои сухопутные войска подкреплениями и припасами в районе боёв.

Российское правительство срочно приступило к воссозданию своей Азовской флотилии, но это требовало сил, средств, да и времени, которого у России, к сожалению, не было. Поэтому Екатерина II приняла необычное и важное решение: направить в Средиземное море, в Архипелаг, экспедицию Балтийского флота. Её замысел: поддержав восстание греков и других балканских народов против турецких поработителей, открыть там боевые действия, ведущие к закреплению своего влияния. При этом наш флот должен был отвлечь большие турецкие силы от главного театра военных действий - Причерноморья, Крыма и Кавказа. Одновременно Россия получила определённый выигрыш во времени на строительство Черноморского флота.

... 18 июля 1769 началась 1-ая Архипелагская экспедиция: из Кронштадта вышла эскадра адмирала Г. А. Спиридова (7 линейных кораблей, фрегат, бомбардирский корабль и 6 малых судов), направившаяся в Средиземное море. Переход был сложен: корабли, участвующие в этом первом большом походе флота, были достаточно стары. Частые штормы наносили немало повреждений. Люди страдали от морской болезни. Только через пять месяцев (из-за штормовых помех и необходимости захода ряда кораблей на ремонт в Англию) подошли корабли эскадры Спиридова к острову Минорка (Балеарские острова). Правда, не все: только 4 линейных корабля, фрегат и 4 небольших судна. Флагманским был 66-пушечный линейный корабль “Евстафий”.

Граф Алексей Орлов, принявший общее командование над экспедиционными силами, писал в те дни Екатерине II о тяжёлом состоянии флота, о выпавших на долю моряков испытаниях и просил подкрепления. Вскоре из Кронштадта вышла вторая эскадра (3 линейных корабля, 2 фрегата, 4 других судна) под командованием адмирала Д. Эльфинстона. Затем подоспел самостоятельно пришедший с Балтики линейный корабль “Ростислав”. Вслед за ними последовательно отправлены были эскадры адмиралов Чичагова, Грейга, Клокачёва... Из-за непогоды последние эскадры подошли к объединённым силам русского флота поздно, когда основные сражения с турками уже свершились. На заключительном этапе боевых действий флот насчитывал 20 линейных кораблей, 6 фрегатов, бомбардирский корабль и 26 вспомогательных судов. Это была внушительная сила, и она показала себя во всей красе побед.

Следует только обязательно подчеркнуть, что при общем руководстве русскими силами графом Алексеем Орловым непосредственными боевыми действиями флота руководил молодой, но талантливый адмирал Г. А. Спиридов. Русские моряки, стойко преодолев все трудности и лишения многомесячного штормового перехода, сохранили высокую боеспособность своих кораблей. Поэтому, когда в феврале 1770 года русская эскадра достигла южных берегов Греции, она сразу же развернула боевые действия. Первым пунктом внимания оказался полуостров Морея, где находился главный очаг освободительного движения греков. Кроме того, там были крупные порты - Наварин, Медон, Корон и другие, захват которых не только обеспечивал базирование кораблей эскадры, но и лишал турецкий флот важных опорных пунктов.

30 марта 1770 года два линейных корабля и фрегат эскадры Г. Спиридова, имея на борту десант в 300 человек с осадными орудиями, подошли к крепости Наварин. После предварительной бомбардировки корабельной артиллерией, на берег высадились десантники во главе с бригадиром артиллерии И. А. Ганнибалом. Началась осада крепости, поддержанная с моря кораблями эскадры. Она продолжалась почти две недели. 10 апреля турецкий гарнизон капитулировал. Турецкий флот лишился лучшего порта и важнейшей крепости в Морее, а русская эскадра, до сих пор не имевшая

надёжной якорной стоянки, обрела удобную базу.

Успешные действия русского флота и повстанческих отрядов в Морее вызвали мощное национально-освободительное движение по всей Греции. Вслед за греками поднялись албанцы. Встревоженные этим, турки спешным порядком сняли с главного направления войны - с Дуная - десятки тысяч своих солдат и бросили их в район Морей. Слабо вооружённые повстанческие отряды не могли противостоять им, а командование русской эскадры, имея незначительные десантные силы, не могло помочь восставшим. Эскадре пришлось оставить Наварин и перейти в Архипелаг, чтобы вести там борьбу с турецким флотом и нарушать жизненно важные морские коммуникации.

В мае 1770 года в Средиземное море пришла вторая эскадра балтийских кораблей во главе с адмиралом Д. Эльфинстоном, имевшая в строю 3 линейных корабля, 2 фрегата и 4 вспомогательных судна. Она предназначалась прежде всего для действий на морских торговых путях с целью прекращения контактов турок с союзниками. Это основательно подкрепило объединённые силы графа А. Орлова. Теперь можно было активизировать действия против турецкого флота.

Однако Д. Эльфинстон повел себя слишком самонадеянно. Ещё до соединения с эскадрой Г. Спиридова, он дважды вступал в боевое столкновение с превосходящими силами турок в районе Наполи-ди-Романья (10 линейных кораблей, 2 фрегата и другие суда), причем без определенной цели. Только случай спас малый его отряд от разгрома, а значит – от срыва выполнения предстоящей задачи.

В ходе двухнедельного поиска противник был обнаружен в Хиосском проливе Эгейского моря. Российские балтийские корабли блокировали пролив Дарданеллы, нарушив морские пути Турции из Марокко, Алжира, Туниса, Египта и Сирии. Это отвлекло значительные силы Турции от главного театра боевых действий.

Тактика Российского флота получила своё дальнейшее развитие и совершенствование в Хиосском и Чесменском сражениях (24-26 июня 1770 года). Первое сражение произошло в Хиосском проливе днём 24 июня 1770 года. Турецкая эскадра была обнаружена линейным кораблём “Ростислав”, шедшим с двумя малыми судами в разведку. Капитан 1 ранга В. Лупандин увидел турецкую эскадру, стоявшую на якоре под азиатским берегом пролива в составе 16 линейных кораблей (по 60-90 пушек на каждом), 4 фрегатов, свыше 50 мелких судов, имевших до 16 тысяч человек личного состава. Артиллерия крупных турецких кораблей насчитывала 1430 орудий. Эскадра имела боевой порядок в три линии: первые две линии составляли линейные корабли и фрегаты, третью часть (у берега) - мелкие суда.

Русская эскадра имела 9 линейных кораблей, 3 фрегата, 1 бомбардирский корабль и 4 вспомогательных судна, вооружённых 818 орудиями. В экипажах кораблей, принимавших непосредственное участие в сражении,

было 5458 человек. Русские силы значительно уступали туркам по численности кораблей и личного состава.

Несмотря на невыгодное соотношение сил, адмирал Спиридов принял решение атаковать турецкую эскадру. Боевой порядок российской эскадры состоял из трёх кильватерных колонн: авангарда, центра и арьергарда. В каждую колонну входило по три линейных корабля. В авангарде шли “Европа”, “Евстафий” и “Три святителя”. Адмирал Г. А. Спиридов держал свой флаг на корабле “Евстафий”.

Утром 24 июня русская эскадра вошла в Хиосский пролив и начала сближаться с противником. На расстоянии 3,5 кабельтова турки открыли артиллерийский огонь. Русские корабли не отвечали противнику, а когда сблизились на дистанцию 50 метров, открыли шквальный огонь. Сражение продолжалось около двух часов. После того как два горевших турецких корабля от взрыва пороховых погребов взлетели на воздух, турки, опасаясь стать жертвами огня от множества разбросанных горящих обломков, спешно покинули место сражения. В этом бою героически сражался и погиб флагманский корабль русского авангарда “Евстафий”. Стремительно пройдя вдоль всей линии неприятельского флота, он сблизился с флагманским турецким кораблем “Реал-Мустафа” на дистанцию пистолетного выстрела и произвел сокрушительный бортовой залп. Неприятельский корабль загорелся и начал тонуть. Его матросы в панике прыгали за борт. В море бросился и командующий турецким флотом адмирал Хассан-Бей. Но и сам “Евстафий” попал под обстрел пяти вражеских кораблей, получил серьезные повреждения. Он потерял управление и течением был снесен на горящий турецкий корабль. Все попытки отбуксировать “Евстафий” в сторону закончились неудачей. Огонь охватил русский корабль, попал в кюйт-камеру...

Незадолго до гибели “Евстафия” адмирал Спиридов, убедившись, что спасти корабль невозможно, перенес свой флаг на линейный корабль “Три святителя”. Корабли центра вступили в бой вслед за авангардом. Арьергард подошел уже к концу боя и участия в нем почти не принимал. Взрыв “Реал-Мустафы”, огромные потери в людях, разрушения на других кораблях, непрекращающийся интенсивный огонь русской эскадры деморализовали противника. Турки не выдержали и в беспорядке отошли в Чесменскую бухту под защиту крепости.

На военном совете адмирал Спиридов принял решение немедленно воспользоваться скученностью большого количества турецких кораблей в небольшой и тесной бухте, которая к этому времени была заблокирована русской эскадрой. Был уточнен и согласован план нанесения удара по турецкому флоту в Чесменской бухте. С этой целью выделялся отряд из 4 линейных кораблей, 2 фрегатов, 4 брандеров и бомбардирского корабля “Гром”. В первом часу ночи отряд кораблей стал на якорь в назначенном месте и открыл огонь по вражеским судам. Вскоре от попадания зажигательного снаряда, выпущенного с “Грома”, загорелся неприятельский

корабль. Огонь стал перекидываться на стоящие рядом с ним суда. Турок охватила паника. В этот момент были пущены в атаку брандеры. Одному из них, несмотря на сильный огонь противника, удалось приблизиться вплотную к турецкому 84-пушечному линейному кораблю и сцепиться с ним.

Вот как готовился и совершался этот подвиг. Накануне Чесменского сражения ночью главнокомандующий собрал флагманов и командиров русских кораблей. Было решено напасть на вражеский флот и сжечь его при помощи брандеров. На роль командиров суденышек, призванных выполнить такое задание, вызвались капитан-лейтенант Р. Дугдаль, лейтенанты Ф. Мекензи и Д. Ильин, мичман В. Гагарин. Сражение началось с перестрелки кораблей. В самый разгар сражения от корабля “Ростислав” отошли брандеры: первым – Р. Дугдаль. Но, встреченный огнем врага, он слишком рано поджег свое судно. Не повезло и Мекензи с Гагариным. И только лейтенант Д. Ильин справился с заданием. Встреченный яростным огнем, он направился к 84-пушечному турецкому кораблю. Крепко сцепившись с ним, прибил к его борту горящий кранец и поджег брандер. Вспыхнула горячая смесь. Ильин спустился в ожидавшую его шлюпку и ринулся прочь. А через несколько минут страшной силы взрыв потряс воздух. От рассыпавшихся горящих обломков пламя распространилось по всему турецкому флоту. Матросы и офицеры кораблей, давя друг друга, выбрасывались в море...

Когда закончилась атака брандеров, русские корабли возобновили артиллерийский огонь. К трем часам ночи 26 июня 1770 года горел почти весь неприятельский флот. Один за другим взлетали в воздух объятые пламенем турецкие корабли, внося ужас и смятение в ряды турок.

Всего в Хиосском проливе и Чесменской бухте было уничтожено 15 линейных кораблей, 6 фрегатов и до 50 мелких судов турок. Оставшиеся на плаву линейный корабль “Родос” и 5 галер были захвачены в плен. Десант захватил большие трофеи. Урон противника в людях составил около 11 тысяч матросов и офицеров. Русская эскадра в Чесменском бою потеряла всего одиннадцать человек.

Военное и политическое значение Чесменской победы было огромно. Европа поняла, что идеи Петра Великого живы, и что Россия имеет могучий флот, способный за тысячи миль от баз решать сложнейшие задачи. Русская эскадра, получив полное господство в Эгейском море, приступила к блокаде Дарданелл. И вскоре турецкая столица, снабжавшаяся продовольствием морем из южных владений, оказалась на грани голода. Морская торговля Турции в Средиземном море была полностью парализована. Российского подданства просили жители 20 островов Эгейского архипелага...

Величие подвига русского флота и его побед хорошо выразил в своем докладе правительству сам адмирал Г.А. Спиридов: “... честь Всероссийскому флоту! С 25 на 26 неприятельский военный флот... атаковали,

разбили, разломали, сожгли, на небо пустили, подожгли и в пепел обратили... а сами стали быть во всем Архипелаге ... господствующими”.¹

Недаром в честь Чесменской победы учреждена была памятная медаль, лицевая сторона которой изображала горящий турецкий флот, а оборотная имела лаконичную надпись: “Был”. Адмирал Спиридов одерживал свои победы, трезво учитывая сильные и слабые стороны противника, добивался высокой выучки подчиненных, инициативы и решительности в бою. Такова была его школа.

Значение и весомость побед Г.А. Спиридова многократно увеличатся, если учесть, что его эскадра была “обшивочной”: поскольку корабли устарели, имели в корпусах течь, днища у многих прогнили, а посылать их в Архипелаг было необходимо – этого требовала обстановка, - пришлось сделать кораблям добавочную подводную обшивку из дюймовых досок с прокладкой из овечьей шерсти. Вот на таких кораблях, немало потерявших в скорости хода и управляемости, сражались моряки-балтийцы.

К сожалению, помимо материально-технических трудностей, определенные сложности были и в руководстве морскими силами экспедиции. Мы уже говорили о самовольстве и самонадеянности контр-адмирала Д. Эльфинстона, находившегося на русской службе англичанина. Урок, преподанный ему графом А. Орловым, не пошел впровод.

После Чесменской битвы отряд Д. Эльфинстона был направлен к Дарданеллам для блокады пролива, тогда как остальной флот находился у о. Лемнос и блокировал крепость Пелари, чтобы превратить её в базу для флота. Однако Эльфинстон самовольно покинул свой отряд и на линейном корабле “Святослав” направился к острову Лемнос, на подходе к которому посадил корабль на камни. Затребовав на помощь корабли своего отряда, он деблокировал силы турок на острове Лемнос. Пришлось снять осаду крепости Пелари...

Эльфинстона отстранили от командования, отправили в Россию, а затем уволили со службы.

Снова установить блокаду Дарданелл удалось в июне-июле 1771 года, после прихода и доукомплектования третьей эскадры контр-адмирала Арфа. Правда, предварительно отослав Арфа в Петербург. Граф А. Орлов, объясняя это, просил Екатерину II более не присылать ему иностранцев, “ибо от своих одноземцев не только с лучшею надеждою всего того ожидать можно, чего от них долг усердия и любви к Отечеству требует, но ещё и в понесении трудов, беспокойств и военных трудностей довольно уже усмотрено между российскими людьми и иностранцами великое различие...”.

В последующем 4-я и 5-я эскадры ведомы были уже русскими командирами.

А боевые действия на Архипелаге развивались далее так.

¹ ЦГА ВМФ, ф.172, д.1, л.20-21

В конце октября 1771 года русская эскадра подошла к острову Митилена, обстреляла крепость и, высадив десант, уничтожила там все корабли и строения. В июне 1772 года она высадила десант в турецкую крепость Бейрут, предварительно обстреляв её.

26-28 октября 1772 года состоялось Патрасское морское сражение, в котором отряд капитана 1 ранга М.Т. Коняева (2 линейных корабля, 2 малых фрегата, 3 малых судна при 224 пушках) атаковал турецкую эскадру Мустафы-паши (9 фрегатов, 16 шебек, 630 пушек). Потеряв фрегат и две шебеки, турки отошли от Патрасского залива. А утром 28 октября флагманский линейный корабль русских “Граф Орлов” приблизился к турецким кораблям, стал вблизи них на шпринг (закрепившись в нужном положении с помощью якорной цепи и троса), и обрушил на них огонь из всех орудий.

Затем подоспели второй линкор “Чесма”, два фрегата и шебека. Через полчаса охваченные пламенем многие турецкие суда стали выбрасываться на отмель. Сожжены 7 фрегатов и 8 шебек, один фрегат затонул от повреждений. Турки потеряли более 200 человек, наши потери – убит один офицер, 5 матросов ранено.

Небезынтересно отметить, что активные действия этого отряда русских кораблей (как, впрочем, и действия других отрядов) заставили Турцию отказаться от плана уничтожения русских кораблей в Эгейском море.

Так сложилась обстановка на Архипелаге. Несколько иначе шли боевые дела русского флота на других участках театра военных действий.

Необходимо, дабы исключить односторонность в изложении событий того времени, сказать несколько слов о Дунайской гребной флотилии, созданной в июне 1771 года. Она действовала на Черном море. Её сформировали в основном из захваченных турецких судов для поддержки действий сухопутных войск на Дунайском направлении. Дополнен состав флотилии построенными на Дунае судами. А возглавил флотилию генерал-аншеф П.А. Румянцев. К 30 ноября 1771 года флотилия имела уже 67 вооруженных судов. Строительство продолжали донские верфи, которыми руководил тогда вице-адмирал А.Н. Сенявин.

В кампаниях 1771 и 1772 годов флотилия охраняла устье реки Дунай, а в 1772 году впервые совершила довольно далёкие плаванья от Измаила до Таганрога и обратно.

В 1773 году суда флотилии под командованием А.Н. Сенявина обороняли Крым и побережье Кавказа, причем отряды кораблей капитана 1 ранга Я.Ф. Сухотина (5 судов) и капитана 2 ранга И.Г. Кинсбергена (сначала 2 16-пушечных, а затем – 6 судов) вели крейсерство против турецких кораблей. 23 июня фрегаты “Корон” и “Таганрог” отряда И.Г. Кинсбергена, находясь на рейде Балаклавы, обнаружили приближение турецкого отряда из трёх 52-пушечных линейных кораблей и 24-пушечной шебеки с десантом. Шесть часов, несмотря на перевес турок, шло сражение. Получив серьёзные повреждения, турки отступили. Отмечая мужество и стой-

кость своих подчиненных, Кинсберген доложил командованию: “С такими молодцами я выгнал бы черта из ада”.

Имея сведения о возможности высадки турецкого десанта в Крым, Сенявин объединил все корабельные силы у Кавказского побережья, где 23 августа и встретил турецкую эскадру в районе Суджук-Кале. Несмотря на превосходство сил турок (5 линейных кораблей, 2 фрегата, 4 малых судна) над русскими (тринадцать 16-пушечных судами, фрегатом, ботом и брандером), - турки бежали. Попытка овладеть Крымом у них не удалась. Таков вклад Дунайской (Лиманской) флотилии в русско-турецкой войне 1768-1774 годов. А во время следующей войны (1787-1791 гг.), воссозданная под именем Лиманской, флотилия (командующий – контр-адмирал Н.С. Мордвинов, а затем – генерал-майор О.М. Дерибас) поддерживала войска А.В. Суворова под Кинбурном, Очаковым, Измаилом, Килией, Тулчей, Исакей, а также блокируя вражеские порты, переправляя войска через Дунай. При этом она только за октябрь-декабрь 1790 года уничтожила 210 турецких судов и захватила 119.

Она с блеском выполнила своё предназначение по содействию сухопутной армии в борьбе с супостатом.

В итоге 10 июля 1774 года в Кючук-Кайнарджи был заключен мир, по которому Турция уступила России Азов, Керчь, Еникале, часть побережья между Днепром и Бугом с крепостью Кинбурн. Крым и Кубань признаны независимыми от Турции. На Чёрном море установилась свобода торгового мореплавания для русских судов.

1-я Архипелагская экспедиция завершена со славой. Это был первый стратегический выход русского флота из Балтики в Средиземное море, и он стал выдающимся событием в истории русского флота.

ГЛАВА VI

В БОЯХ НА ДВА ФРОНТА

1. Русско-турецкая война 1787-1791 гг.

После успешного завершения боевых действий на Балтийском море в ходе Семилетней войны, Россия обратила свое внимание на положение, сложившееся в Причерноморье. Необходимо было обезопасить южные границы страны, укрепить их защиту. Для этого была очевидна необходимость создания Черноморского флота - мощного, крупного, современного. Тем более, что боевые действия в Средиземном море во время 1-й Архипелагской экспедиции (1769-1774гг.) показали актуальность такого решения. Нужны были судостроительные верфи рядом с базами будущего флота. А поскольку на Черном море у России была только Лиманская флотилия (в устье р. Днепр), именно здесь в 1778 году и был заложен город Херсон.

Во исполнение указа императрицы под руководством главнокомандующего русской армией на юге генерал-аншефа Г.А. Потемкина и начальника морской артиллерии генерала А.П. Ганнибала одновременно создавались здесь крепость и Адмиралтейство. Уже в 1779 году на верфи Херсона был заложен первый корабль Черноморского флота - 66-пушечный линейный корабль “Слава Екатерины” (спущенный на воду 16 сентября 1783 года). Вслед за ним строились корабли “Херсон”, “Храбрый”, “Легкий”, “Скорый”, “Осторожный”, “Крым”, а также бомбардирский корабль “Страшный” и др. Строительство их вел корабельных дел мастер И. Афанасьев.

В июне 1788 года при слиянии рек Ингул и Южный Буг по приказу Потемкина заложили новую верфь, положившую начало городу Николаев. Темпы строительства были так велики, что уже 25 августа 1790 года, всего через 8 месяцев после закладки, был спущен на воду 46-пушечный фрегат “Святой Николай”, затем - 90-пушечный линейный корабль “Святой Павел”, ставший впоследствии флагманом эскадры адмирала Ф.Ф. Ушакова.

Следует заметить, что подготовка к созданию Черноморского флота велась задолго до этого. Можно считать за отправную точку еще создание Петром I Азовской флотилии во времена знаменательного взятия турецкой крепости Азов в 1696 году с учреждением ее главной базой во вновь построенном городе-крепости Таганрог. Как известно, после неудачного Прутского похода во время Семилетней войны (1711 год) Петру I пришлось ликвидировать и флотилию, и ее главную базу, и крепость Азов.

Но в 1770 году, на резком подъеме авторитета и значимости русского флота после Чесменского сражения, была воссоздана Азовская флотилия. Именно из нее и выросла Черноморская эскадра под командованием вице-адмирала А.Н. Сенявина, в результате победных сражений которой под Балаклавой, у Суджук-Кале и в Керченском проливе (причем над превосходящими силами турецкого флота), Турция вынуждена была подписать Кючук-Кайнарджийский мирный договор в 1774 году. По этому договору Турция возвратила России Кубань, Азов, Таганрог, Керчь, Еникале, а также отдала всю территорию между Днестром и Бугом с крепостью Кинбурн.

В 1782 году, в октябре, в объявленный независимым Крым вошли русские войска, ибо турецкая сторона по-прежнему рассматривала Крым как свою территорию. Наши войска, разместившись по всему полуострову, заняли и побережье Ахтиарской бухты, о которой великий русский полководец А.В. Суворов, бывший тогда командиром корпуса в Крыму, отзывался так: “Подобной гавани не только у здешнего полуострова, но и на всем Черном море другой не найдется, где бы лучше флот сохранен был”.

Кстати, именно А.В. Суворов отстоял и укрепил крепость Кинбурн, заставив турецкий флот ретироваться из Днестровского лимана.

На основе большой дипломатической работы, подкрепленной решительными маневрами русских войск, 8 (19) апреля 1783 года Екатерина II

издала указ о присоединении Крыма к Российской империи. Вице-адмиралу В.А. Клокачеву предписано было вступить в “командование флотом, заводимом на Черном и Азовском морях”.

Обследовав бухты Крыма на предмет возможностей размещения кораблей флота, адмирал определил базой именно Ахтиарскую бухту, куда и перевел 2 (13) мая 1783 года сначала одиннадцать судов Азовской флотилии, затем – семнадцать судов флотилии Днестровской. Так был основан Черноморский флот нашей страны.

Последовавшим указом Екатерины II от 13 (24) августа 1785 года был предусмотрен штат флота: два 80-пушечных, десять 66-пушечных линейных кораблей; восемь 50-пушечных, шесть 32-пушечных, шесть 22-пушечных фрегатов; пять 12-пушечных бригов и восемь транспортов. Командование Черноморским флотом было поручено его основателю – наместнику императрицы на юге России генерал-фельдмаршалу князю Г.А.Потемкину-Таврическому.

Через месяц там началось строительство города и военного порта. Уже 10 февраля 1784 года в Крыму возник новый город, получивший имя Севастополь, который потом стал главной базой флота. Город строился довольно быстро.

Одновременно для создания Азовской флотилии на старых петровских верфях строили суда, учитывающие мелководье моря. Это были плоскодонные трехмачтовые корабли с вооружением из 12-16 пушек. Таким образом, в достаточно короткий срок на Черном море у России возник свой военный флот.

Разумеется, появление мощного военного флота, базирующегося постоянно поблизости от турецких берегов и в зоне турецкого влияния, никак не соответствовало интересам Турции и ее давних “друзей” – Англии и Франции. Ситуация становилась все более напряженной, угрожающей. Назревала война. Она, действительно, разразилась. Это произошло в 1787 году. К тому времени российский Черноморский флот уже был достаточно крупным. В его строю находилось 5 линейных кораблей, 19 фрегатов, 1 бомбардирский корабль, 12 вспомогательных судов, имевших на борту 1082 орудия. Кроме того, строились на местных верфях еще 8 линейных кораблей.

И еще одна мощная сила поддерживала и укрепляла молодой флот – созданная в июне 1771 года Лиманская флотилия под командованием контр-адмирала Мордвинова М.С., которая имела в своем составе 2 линейных корабля, 3 фрегата, 15 вспомогательных судов и галерный отряд из 7 галер и 24 вспомогательных судов. Турки к этому времени имели флот из 17 линейных кораблей, 8 фрегатов, 3 бомбардирских кораблей и 21 вспомогательного судна. Перевес сил, если учесть прежде всего крупные линейные корабли, был в пользу турок.

К сожалению, в начавшейся войне не все шло благополучно для России. Эскадра контр-адмирала М.И. Войновича, вышедшая из Севастополя

к Варне для ведения разведки и крейсирования, попала в шторм. В ходе пятидневной борьбы со стихией 64-пушечный линейный корабль “Мария Магдалина” потерял все мачты, бушприт, руль. Полузатопленный корабль придрейфовало к проливу Босфор, где его захватили турки. Второе судно-фрегат “Крым” в те штормовые дни пропал без вести. Видимо, погиб. Остальные корабли эскадры вернулись в Севастополь изрядно потрепанными бурей. Естественно, что турки не могли не воспользоваться таким обстоятельством. Адмирал Эски-Гассан немедленно бросил десант из 6000 янычар на Кинбурн-крепость под Очаковым, созданную воинами А.В. Суворова. Предварительно турки подвергли Кинбурн ожесточенной артиллерийской бомбардировке с подошедших 17 кораблей. Однако, суворовские чудо-богатыри, поддержанные галерой “Десна” и несколькими гребными судами Лиманской флотилии, трижды бросаясь в штыковую атаку, сумели отбить врага. Потеряв более 5000 человек, турки бежали.

В эти же дни замечательный подвиг совершили моряки Российского флота. Дубель-шлюпка, которой командовал капитан 2 ранга Христофор Иванович Сакен, доставившая в Кинбурн для Суворова секретные документы, на обратном пути в Севастополь встретила с отрядом турецких кораблей. 30 галер и других судов против дубель-шлюпки с экипажем в 52 человека, вооруженной всего семью пушками!

Началась погоня, в ходе которой основная часть турецкого отряда отстала. Но 11 галер все-таки настигли дубель-шлюпку в устье реки Буг. И тогда Сакен, на шлюпке отправив 9 матросов с корабельным флагом к берегу, с оставшимися моряками принял бой. Окружив дубель-шлюпку, турки бросились на абордаж. Сила турок превосходила возможности русских, и Христофор Сакен с факелом в руке бросился в крюйт-камеру. Страшный взрыв разметал окружавшие галеры. Погибла дубель-шлюпка с экипажем, унеся с собой и четыре галеры... После этого случая турецкое командование приняло решение никогда более не ходить на абордаж на русские корабли.

Весной 1788 года англо-французские “друзья” оказали туркам большую финансовую и моральную поддержку. Воодушевленные этим, турки снова решили захватить “намозоливший им глаза” Кинбурн. 18 мая более 100 турецких судов, в том числе 10 линейных кораблей, 6 фрегатов и 44 галеры, появились у входа в Днепровско-Бугский лиман. После тщательной разведки и подготовки, 7 июня они атаковали гребную флотилию контр-адмирала принца Нассау-Зигена, потеснив ее в глубину лимана. Однако 16 июня подоспевшая Лиманская флотилия всею мощью своей решительно ударила по кораблям флота Гассан-паши. В короткой ожесточенной схватке, потеряв два линейных корабля и несколько вспомогательных судов, тот бросился из лимана, но оказался в западне: впереди гремели пушки крепости Кинбурн, перекрывая огнем путь в море, а сзади подпирали корабли Лиманской флотилии. В довершение всего к лиману подоспела русская корабельная эскадра адмирала П. Джонса...

В ночь на 18 июня турецкий флот камудан-паши Эски-Гассана (43 корабля) скрытно подошел к выходу из Днепровского лимана, где в районе Кинбурнской косы был обнаружен и обстрелян русскими береговыми отрядами. Особую доуку туркам доставила 50-орудийная батарея, установленная по личному указанию А.В.Суворова. Турки замешкались, часть их судов села на мель. А утром гребная флотилия контр-адмирала К. Нассау-Зигена окружила турецкие корабли и за четыре часа уничтожила эскадру: сожжены 5 линейных кораблей, потоплены 2 фрегата и 5 малых судов; захвачен 54-пушечный линкор.

Два дня продолжалось сражение, названное Очаковским. Потеряв 15 кораблей и 6000 матросов, турки с трудом вырвались из кольца российского флота... А 3 июля 1788 года турки потерпели очередное поражение. Эскадра Гассана, насчитывавшая 17 линейных кораблей, 8 фрегатов, 3 бомбардирских корабля, имея значительный перевес в кораблях и орудиях, в районе острова Змеиного (Фидониси) встретила русскую эскадру адмирала Войновича М.И. Помимо численного перевеса, турки имели преимущество наветренного положения. Будучи малосильной - всего 2 линейных корабля, 10 фрегатов и 24 вспомогательных судна - наша эскадра не могла противостоять мощи эскадры турецкой. Однако турки ничего не могли противопоставить мореходному искусству авангарда русской эскадры (один линейный корабль "Святой Павел" и 3 фрегата) под руководством молодого бригадира Ф.Ф. Ушакова. В результате охваченный с двух сторон нашими кораблями, турецкий флагманский корабль попал под сосредоточенный меткий огонь, получил большие повреждения и вышел из боя. Естественно, за ним последовали и другие турецкие корабли. Так состоялось боевое крещение Севастопольской эскадры, впоследствии - ядра флота.

По этому поводу сам Ушаков писал так: "Я сам удивляюсь проворству и храбрости моих людей. Они стреляли в неприятельские корабли не часто и с такой сноровкой, что, казалось, каждый учится стрелять по мишеням, сноровливая, чтобы не "потерять" свой выстрел..."

Уход турецкого флота с поля боя существенно помог генералу А.В. Суворову выполнить свой замысел - вернуть, наконец-то, крепость Очаков России. Еще в 1492 году крымский хан Менгли-Гирей построил на месте разрушенной польской крепости Дашев свою крепость Кара-Кармен. Она вскоре стала турецкой и приняла имя Ачи-Кале. Затем была военноморской базой Турции, оплотом турецкого господства в Северном Причерноморье. В ходе русско-турецкой войны 1735-1739 гг. (2 июля 1737 года) русские войска взяли Очаков. Но по Белградскому мирному договору 1739 года вынуждены были отдать крепость туркам. И вот теперь представилась возможность возвратить ее России.

6 декабря 1788 года русские войска под командованием Александра Васильевича Суворова штурмом взяли Очаков. Интересно, что после завершения штурма прославленный генерал - далеко не моряк - так оценил значение взятой крепости: "Очаков есть южный естественный Крон-

штадт!”

Что же касается сражения у о. Фидониси, ставшего прологом победы у Очакова, оно оказалось самым первым сражением для молодого флотоводца Федора Федоровича Ушакова. Здесь он показал прекрасное боевое мастерство. Он решительно отказался от линейной тактики ведения боя, создав свою маневренную, наступательную тактику. И, кстати, совершенствовал ее от сражения к сражению, ни одного из которых Ушаков не проиграл.

Громкие, значительные победы, одержанные российскими армией и флотом при Фидониси и Очакове, отрезвили горячие головы турецких правителей. На Черном море и прилегавших к нему фронтах воцарилось временное затишье в боевых действиях. Но уже весной 1790 года России стало известно о подготовке турками сильной экспедиции флота, возглавленного молодым, энергичным и умным флотоводцем адмиралом Гуссейн-пашой, или, как его называли “крокодилом морских сражений”.

Это вынудило Ушакова, ставшего к тому времени командующим флотом, срочно создать специальный отряд в составе 7 фрегатов и 12 вспомогательных судов, чтобы провести трехнедельное демонстративное плавание вдоль турецких берегов. Отряд прошел возле Синопа, Самсуна и Анапы, обстреляв их, захватив при этом 8 и потопив 12 турецких судов.

Гуссейн-паша принял вызов. Он направился к анапскому берегу во главе эскадры из 10 линейных кораблей, 6 фрегатов, 36 вспомогательных судов при 1100 пушках. Ушаков тоже устремился к Анапе, на этот раз с флотом из 10 линейных кораблей, 6 фрегатов, 17 вспомогательных судов, держа флаг на самом мощном корабле (84-пушечный “Рождество Христово”), чтобы перехватить врага.

В полдень 8 июля 1790 года в 20-25 милях от Керченского пролива авангард русской эскадры под командованием бригадира Голенкина П.К. обнаружил с наветра корабли турок. Сближаясь, турки первыми открыли огонь, но не сумели остановить русский авангард. Тем более, что на помощь ему уже подходили главные силы эскадры. Стремясь сохранить наветренную, более выгодную позицию, турки повернули обратно, при этом смешали свой строй, как бы сгруппировались. Этого только и надо было для русских комендоров. Они открыли скорый и меткий огонь. В результате турки потеряли два линейных корабля. Еще два (капудан-паши и вице-адмирала) были серьезно повреждены, остальные постыдно бежали. Интересно, что потери русских в этом сражении оказались минимальными - 29 убитых, 68 раненых. Итак, Керченское сражение выиграно! В этом сражении вновь проявилось флотоводческое мастерство Ушакова и меткость его комендоров. Турецкий флот был отбит от крымских берегов. А в августе 1790 года Севастопольская эскадра, усиленная рядом новых кораблей, пришла к Днепровскому лиману для соединения с тамошней флотилией и совместного поиска врага. Но еще до соединения она обнаружила между захваченным в сентябре 1789 года Гаджибеем (нынешняя Одесса) и о.

Тендра стоявшую на якоре турецкую эскадру Гуссейн-паши. Как выяснилось позже – усиленную резервом адмирала Сеит-бея. Русским противостояли 14 линкоров, 8 фрегатов, 14 вспомогательных судов. Турки явно не ожидали такой встречи. Они полагали, что русский флот после Керченского боя еще ремонтируется в Севастополе.

28 августа, прямо из походного порядка, тремя колоннами Ушаков обрушился на превосходящие силы врага, даже не перестраиваясь в боевую линию. Обрубив якорные канаты, турки бросились наутек. Лишь некоторое время спустя, они пришли в себя и построили флот к бою. Начался двухдневный бой, в результате которого адмирал Сеит-бей был пленен, его корабль взорван. Сдался турецкий линкор “Мелеки-Бахри” (“Владыка морей”), другой линейный корабль утонул от повреждений. Захвачены были 3 малых турецких судна. Потери в живой силе у турок оказались велики, только в плен взято 733 человека! Наши же потери – 21 убитый, 25 ранено. Эта победа одержана опять с помощью маневренной тактики Ушакова, его стремительных атак, умения быстро перестроиться из походного в боевой порядок и атаковать флагмана врага.

Россия стремилась быстрее заключить мир, но Турция опять готовилась к реваншу. Она не отказалась от главной своей цели – уничтожить русский Черноморский флот. В этом дал себе зарок капудан-паша Гуссейн – “крокодил морских сражений”, – уповая на силу своего многочисленного флота.

В кампании 1791 года состоялась, наконец, новая встреча двух великих флотоводцев – Ф. Ушакова и Гуссейна. Это произошло 31 июля 1791 года у мыса Калиакрия, что северо-восточнее крепости Варна. В сражении приняли участие с русской стороны 16 линейных кораблей, 12 фрегатов, 2 бомбардирских корабля и 19 вспомогательных судов, имевших на вооружении всего 988 орудий. С турецкой стороны им противостояли 18 линейных кораблей, 17 фрегатов, более 40 мелких боевых кораблей и судов, имевших свыше 1800 орудий. Корабли стояли под прикрытием береговых батарей.

Однако Ф. Ушаков выиграл и это сражение, опять сломав линейную тактику. Умелым маневром он отрезал турецкие корабли от берега, занял при этом удобное для ведения боя наветренное положение. Причем вошел он в пространство между берегом и стоящим на якорях турецким флотом в походном трехкильватерном строю и сразу же нанес массированный артиллерийский удар по кораблям врага. Командовавший передовым отрядом турок вице-адмирал Али пытался занять более выгодное, наветренное, положение. Но разгадав его маневр, Ушаков на флагманском “Рождестве Христове” вышел из линии боя и сосредоточил весь огонь на турецком флагмане. Четыре часа боя привели к полному разгрому турок. Несколько кораблей было потоплено, а остальные, получив серьезные повреждения, спешно снимались с якоря и обращались в бегство...

Победа русского флота в Калиакрийском сражении заставила турец-

ких дипломатов как можно быстрее заключить с Россией мирный договор – Ясский мирный договор 1791 года.

Стоит заметить, что потери русских и в этой кровопролитной, ожесточенной схватке оказались необычно малыми - всего 17 убитых и 28 раненых. Это ли не показатель мастерства русского флотоводца Федора Федоровича Ушакова? Он умел добиваться крупнейших побед над сильным противником, при этом максимально сберегая людей, своих подчиненных.

2. Русско-шведская война (1788-1790 гг.)

Враждебные России государства с завистью и опасением следили за ее быстрым политическим возвышением и ростом военной мощи. Они всячески подстрекали Турцию, а одновременно и шведского короля Густава III, мечтавшего, кстати, вернуть Швеции отнятые у нее Петром I древние российские завоевания – Финляндию, Карелию, Ингрию.

Недруги справедливо рассчитывали, что России будет затруднительно вести боевые действия на два фронта: на Балтике и Черном море. Шведский король, готовя нападение на Россию, все-таки был связан конституцией: без согласия сейма, самостоятельно, он объявить войну не мог. Поэтому всячески старался поставить дело так, чтобы Екатерина II первая не выдержала и начала войну, что развязало бы Густаву III руки. Однако этого сделать не удалось. И тогда 6 июня 1788 года, воспользовавшись начавшейся уже русско-турецкой войной, король Швеции подступил с войсками к принадлежавшей России пограничной крепости Нейшлосс, введя одновременно сильный флот в Финский залив. Именно на флот и делали шведы главную ставку. Там, в заливе, пользуясь внезапностью нападения, шведы захватили два русских фрегата. После чего, 1 июля, король обратился к Екатерине II с требованиями, в числе которых были: вернуть Швеции часть Финляндии по Систербек, вернуть Турции полуостров Крым, заключить при посредстве Швеции мир с Турцией и немедленно разоружить Балтийский флот России.

Конечно, война застала Россию врасплох: на финской границе к тому времени почти не было войск (кроме крепостных гарнизонов), а морские силы в это время спешно готовились под начальством адмирала Грейга идти в Средиземное море для усиления нашей эскадры в боях против Турции. Кстати, русская эскадра, стоявшая в Ревеле и Кронштадте, численно более чем в 2 раза уступала шведской.

Шведы, сосредоточив на границе значительные сухопутные силы, создали большую угрозу России. Однако планам их не суждено было сбыться из-за решительных действий русского флота. Прежде всего, 2 мая 1788 года шведы потерпели фиаско у Ревеля, где малочисленная эскадра адмирала В.Я. Чичагова, став полукругом на шпринг, прикрылась береговыми батареями. Встретив всю бортовую артиллерию, направленную на них, шведы вынуждены были перестроиться. И тут на помощь русским

морякам пришла погода: сильнейший норд-вест накренил шведские корабли и их ядра не долетали до русских кораблей. А залпы русских были меткими. Сразу же был выведен из строя 64-пушечный “Принц Карл”. Два с половиной часа шел бой. В результате шведы ретировались.

С появлением шведов в Финском заливе наша эскадра под командованием адмирала С.К. Грейга вышла им навстречу. 6 июля 1788 года у острова Гогланд произошло сражение, в котором с русской стороны участвовало 17 линейных кораблей, 8 фрегатов, 2 бомбардирских корабля и 5 вспомогательных судов, а со шведской - 16 линейных кораблей и 12 фрегатов. Под меткими залпами российских комендоров шведы несли большой урон в людях, много повреждений получили корабли. Не выдержав огня, оставил боевую линию адмиральский корабль шведов, за ним еще два. А потом начался общий отход шведского флота... Прибавив парусов, русские корабли снова догнали шведов. Сражение возобновилось. Даже когда стих ветер, русские корабли, буксируемые шлюпками, подтягивались к вражеским судам и били по ним из пушек. Флагманский корабль “Ростислав”, подойдя поближе к шведскому флагману “Принц Густав”, картечными залпами принудил его к сдаче. Но одновременно и наш линкор “Владислав”, снесенный течением в середину шведского флота, был захвачен шведами. На этом сражение закончилось. А на завтра шведский флот отошел в Свеаборг. Шведам пришлось отказаться от высадки войск на южный берег Финского залива. Русский же флот получил свободу действий на море. Поэтому адмирал Грейг в конце июля подойдя с эскадрой к Свеаборгу, блокировал стоявший там шведский флот, уничтожив при этом севший на мель вражеский линейный корабль “Густав Адольф”, причем взял в плен всю его команду - 553 человека.

Другая русская эскадра - вице-адмирала Фондезина В.П. - стала между островом Эланд и шведским побережьем, неся одновременно крейсерскую службу фрегатами у Карлскруны. В результате шведы вынуждены были в августе снять осаду Фридрихсгама и Нейшлота в Финляндии и отойти к границе. Русским оставалось готовиться к новой навигации и новым боям.

К началу кампании 1789 года в состав российского флота были введены новые корабли. Теперь их стало намного больше - 35 линейных кораблей, 10 фрегатов, 2 бомбардирских корабля, 163 гребных судна. Однако и шведский флот был немалым - 21 линейный корабль, 12 фрегатов, 150 вспомогательных и гребных судов. Задачей русского флота было: не допустить активных действий шведского флота против побережья.

2 июля 1789 года эскадра адмирала Чичагова В.Я. (20 линейных кораблей, 7 фрегатов, 2 бомбардирских корабля и 7 вспомогательных судов) подошла к острову Эланд, где 21 июля соединилась с эскадрой вице-адмирала Козлянинова Т.Г. и стала крейсировать в районе Карлскруны, где укрылся шведский флот.

Отдельные корабли в это время вели разведку и перехват торговых

судов. Например, 22-пушечный коттер (легкое двухмачтовое судно) “Меркурий” под командованием капитан-лейтенанта Кроуна Р.В. не раз вступал в бои с более крупными шведскими кораблями и даже принуждал их к сдаче. Именно так им были захвачены 44-пушечный фрегат “Венус” и судно “Снапоп”.

Кстати, о “Венусе” и российском капитан-лейтенанте Кроуне следует сказать особо. Еще 5 августа 1788 года два русских транспорта “Кильдуйн” и “Соломбала”, груженные пушками и снарядами для снабжения построенных в Архангельске кораблей, были захвачены в проливе Каттегат тремя шведскими фрегатами. Однако ночью плененный фрегатом “Венус” транспорт “Соломбала”, воспользовавшись усилением ветра, ушел... И вот 21 мая 1789 года тот же 44-пушечный “Венус” у входа в Христианс-фьорд был атакован 22-пушечным коттером “Меркурий” под командованием капитан-лейтенанта Кроуна. За этот подвиг Кроун не только был повышен в чине до капитана 3 ранга, но и назначен командовать захваченным фрегатом. В ходе Выборгского сражения 23 июня 1789 года этот фрегат во взаимодействии с подоспевшим на помощь линейным кораблем “Изяслав” взял в плен шведский 64-пушечный корабль “Ретвизан”.

Вот и возникает интересный вопрос: как же 44-пушечный “Венус”, будучи шведским, не справился с русским транспортом “Соломбала”, однако сам взят был русским 22-пушечным коттером, а уже будучи русским фрегатом - берет в плен шведский 64-пушечный линкор? Очевидно, что причина - в уровне мужества и мастерства русских моряков, в заразительности доброго примера их командира - офицера русской службы, русского моряка!

Немало неприятностей приносил русской армии на суше шведский гребной шхерный флот. Необходимо было разгромить его. С этой целью 12 августа русская гребная флотилия (86 судов с 1283 пушками) под флагом вице-адмирала К. Нассау-Зигена подошла к проливу Роченсальм, где на рейде стояли 62 шведских корабля (783 орудия) и 24 транспорта эскадры адмирала Эренсверда, защищенные береговыми батареями. На рейд вели два прохода, причем один был перекрыт затопленными судами, о чем русские не знали. Русская флотилия разделилась на два отряда. Первый (20 судов) проник на рейд через свободный проход и завязал неравный бой. А второй наткнулся на заграждения. Более 3 часов под огнем шведских батарей, по грудь в воде матросы, солдаты и офицеры вручную очищали проход. Тем временем, израсходовав боеприпасы, первый наш отряд начал отход. И тут, на счастье, второй отряд сумел прорваться на рейд. Участь шведов была решена: уничтожив свои транспорты, они бежали к Ловисе. При этом потеряли 33 судна и 1100 матросов. Так завершилось 1-ое Роченсальмское сражение.

Лишившись поддержки шхерного отряда, шведы начали полное отступление из Финляндии. Только наступившая зима прервала боевые действия и оттянула полный разгром шведов.

А на следующий, 1790 год, 2 мая, шведский флот (20 линкоров, 7 фрегатов, 4 вспомогательных судна), подойдя к Ревелю, атаковал стоящую на рейде эскадру В.Я. Чичагова (10 линейных кораблей, 5 фрегатов, 2 бомбардирских корабля). Бой продолжался 2 часа. Не выдержав мощных ударов русских моряков, шведы отступили, потеряв при этом 2 линкора. Несколько судов было повреждено, 700 человек были убиты. Русские потери составили 8 - убитыми, 27- ранеными.

Однако, потерпев поражение, шведы не отказались от наступательных действий. Они решили на этот раз нанести удар по кронштадтской эскадре. Наша эскадра под флагом вице-адмирала А.И.Круза, узнав о намерении шведов, вышла им навстречу. 23 мая противники встретились возле Красной Горки. Завязался бой. У шведов было 22 линкора, 8 фрегатов и несколько вспомогательных судов, у русских - 17 линкоров, 4 фрегата и 8 гребных судов. Почти весь день велись боевые действия. Русские яростно атаковали шведов и к 18 часам заставили противника отступить к Бьерке (ныне Приморск). На другой день бой возобновился и продолжался до вечера. Когда шведы узнали о приближении нашей второй ревельской эскадры, они ушли в Выборгский залив.

Через день русская объединенная эскадра под флагом адмирала В.Я.Чичагова заблокировала в этом заливе свыше 200 судов шведов. 22 июня, воспользовавшись свежим восточным ветром, шведы устремились в прорыв. Им удалось вывести свои основные силы. Однако они понесли большие потери, лишившись 64 судов, в том числе 7 линкоров, 3 фрегатов, 21 канонерской лодки, 16 транспортов. Погибшие и пленные составили около 7 тысяч человек. Неприятель укрылся в проливе Роченсальм. Сформировав флотилию под командованием Нассау-Зигена, русские решают довершить разгром шведов. Однако бой, прошедший 28 июня, завершился поражением и отступлением русских, так как Нассау-Зиген вступил в бой без разведки и попал под перекрестный огонь неприятельских судов и береговых батарей. Таков итог 2-го Роченсальмского сражения.

Тем не менее, эта неудача не сказалась на общей стратегической обстановке. Русские по-прежнему удерживали инициативу, заблокировав шхерный флот Швеции в Роченсальме. В это время активизировались наши войска и на суше, развернув наступление на Свеаборг. Шведское правительство, стремясь избежать полного разгрома, запросило мир, который был заключен 3 августа 1790 года в финской деревне Вярля (Вэрелэ) и который подтвердил прежние границы между Россией и Швецией. Реванш не удался.

Большая роль в этом принадлежит Балтийскому флоту, который в особо сложных условиях с честью выполнил свой воинский долг, приумножил героические традиции и славу моряков Балтики.

3. 2-ая Архипелагская экспедиция 1807 г.

Целых 40 лет непрерывно вела войны Россия во 2-ой половине XVIII века. Но чем громче гремели русские пушки в чужой стране, тем жёстче отзывалось их эхо в своей стране: тяжкой ношей на плечи русского народа легли расходы на укрепление армии и флота, на ведение войн.

В 1795 году Россия вступила в Тройственный союз с Англией и Австрией против новой буржуазно-республиканской Франции. Однако со смертью Екатерины II император Павел I отменил уже спланированное выступление корпуса А. В. Суворова в заграничный поход, отозвал эскадру вице-адмирала М. Макарова из блокады голландских берегов. Это объяснялось, как сказано было 24 ноября 1796 года в циркуляре послам, тем, что, мол, скоро грядёт час “противиться всевозможными мерами неистовой Французской республике, угрожающей всей Европе совершенным истреблением закона, прав, имущества и благонравия”.¹

Действительно, не прошло и двух лет, как в спешном порядке две русские эскадры были выведены в Северное море, а третья направлена в крейсерство по Средиземному морю. Там хозяйничал Бонапарт. Французы на острове Занте арестовали русского консула; на Ионических островах под страхом смерти запретили грекам вступать в какие-либо отношения с Россией; захватили остров Мальту - оплот древнейших дворянских домов Европы; высадили 37-тысячный корпус вблизи Александрийской бухты для завоевания “страны пирамид” ...

Турецкое правительство обратилось за помощью к Великобритании и России. Так возникла необходимость организации Средиземноморского похода 1798-1800 гг., имевшего целью освободить (совместно с турецкой эскадрой) оккупированные Францией Ионические острова, изгнать французов из южной Италии, защитить от них берега Адриатического моря, совместно с английским флотом овладеть островом Мальта и заблокировать Александрию, содействуя союзным на тот период англичанам и туркам.

Россия отправила в Средиземное море эскадру Черноморского флота под командованием вице-адмирала Ф.Ф.Ушакова (6 линейных кораблей, 7 фрегатов и 3 посыльных судна при 792 орудиях и 1700 десантниках). В Дарданеллах к эскадре присоединилась турецкая эскадра вице-адмирала Кедыр-бея (4 линейных корабля, 6 фрегатов, 4 корвета, 14 канонерских лодок), подчиненная Ф.Ушакову.

Уже в конце сентября 1798 года Средиземноморская эскадра вице-адмирала Ушакова прошла через Босфор и Дарданеллы в Архипелаг для освобождения Ионических островов и подошла к о. Цериго, имеющему неприступную крепость Капсала - как бы штаб Наполеона по руководству войсками в Египте и на Ионических островах. Крепость, расположенная

¹ История русской армии и флота. - М.; Образование, 1913, т. 9 с. 11

на крутой горе, была атакована русским штурмовым десантным батальоном, высаженным с кораблей. Бой был скоротечным. 1 октября французы сложили оружие, а коленопреклонённый комендант вручил командиру фрегата капитан-лейтенанту Шостаку знамя и ключи от крепости.

13 октября настала очередь островов Занте, затем - Кефалонии, Санта-Мавры и, наконец, считавшегося неприступным острова Корфу, обладавшего мощной крепостью. Этот остров был блокирован совместной русско-турецкой эскадрой, состоявшей из 27 кораблей, и экспедиционным отрядом в 1700 человек, под общим командованием вице-адмирала Ф. Ф. Ушакова.

К началу осады гарнизон крепости составлял 3700 человек при 650 крепостных орудиях. Задача по штурму представлялась почти невыполнимой. Тем более, что обстановка не благоприятствовала: турецкие чиновники, обязавшиеся снабжать объединённую эскадру продовольствием, нарушили договор. Снабжение было нерегулярным и скудным. Начались заболевания в войсках и на кораблях. К тому же из двух батарей, построенных высаженным отрядом десантников на острове, одна была захвачена французами. И всё-таки штурм состоялся. Правда, ему предшествовала долгая блокада острова эскадрой русских под руководством адмирала Ф. Ушакова.

18 февраля, перед непосредственным штурмом острова Корфу, моряки атаковали остров Видо, который являлся серьёзным препятствием, так как был сильно укреплённой высокой горой перед о. Корфу. Он имел пять береговых батарей. К тому же между Видо и Корфу располагались 9 французских боевых кораблей - серьёзная поддержка гарнизону.

Впервые в морской практике “корабли штурмовали бастионы”: они подходили ближе к острову и крепости, становились на шпринг и всем бортом открывали огонь по крепости и береговым батареям. А затем поддерживаемые корабельной артиллерией, более 2000 матросов и солдат в баркасах, шлюпках, катерах, лодках высадились с кораблей на берег, захватывая оставшиеся целыми орудия батарей и казематы. Часть гарнизона Видо пыталась на лодках переправиться на Корфу, но русские линейный корабль и фрегат, ставшие поблизости, несмотря на противодействие крепостных орудий и пушек французских корабля “Леандр”, фрегата “Ла Брюнь” и канонерок, преградили им путь, потопив при этом немало плавсредств с несколькими сотнями беглецов.

Решительная и стремительная атака десанта под непрерывным арт-огнём изумила и врага, и невольного союзника - турецких солдат и офицеров, и албанское ополчение. Мужество русских захватило их, и они тоже ринулись в атаку. Через полтора часа все наружные укрепления Корфу были захвачены. Укрепления, французские боевые корабли и батареи горели, взрывались. На Видо более 400 солдат и офицеров гарнизона было убито. Столько же взято в плен вместе с генералом Пивроном, комендантом. Потери россиян при взятии Видо: среди моряков - 26 убитых и 24 ра-

ненных, среди десантников (русских, турок, албанцев) - 80 убитых, около 200 раненых. Причём русских убито 19, ранено 55. Поскольку Видо был истинным ключом Корфу, французские генералы отказались от дальнейшего сопротивления. Они поначалу запросили у Ушакова перемирия. Однако адмирал заявил, что речь может идти только о полной и безоговорочной капитуляции в течение 24 часов.

20 февраля начальник гарнизона о. Корфу генерал Шабо с уполномоченными прибыл на флагманский линейный корабль “Святой Павел” для подписания акта о капитуляции... Тяжёлая четырёхмесячная осада и кровопролитный штурм завершились полной победой союзников. Весь гарнизон о. Корфу - 2931 солдат и офицер - вышел из крепости и сложил оружие. Среди доставшихся русским трофеев были 53-пушечный корабль “Леандр”, 32-пушечный фрегат “Ла Брюнь”, посыльное судно, бомбардирский корабль, 2 бригантины, 6 галер, канонерская лодка, 3 торговых судна, а также 636 крепостных орудий, 137 тысяч ядер, 3060 пудов пороха, большое количество продовольствия и снаряжения.

Поскольку пленных некуда было определить на оторванной от Родины эскадре, адмирал Ф. Ушаков под честное слово отпустил офицеров с условием полтора года не воевать против союзных государств. С тем же условием и солдаты гарнизона были погружены на торговые суда и отправлены во французский порт Тулон.

Взятие Ушаковым могущественной крепости Корфу произвело большое впечатление. Это было выдающимся событием в военном деле. Недаром пленённые французские генералы попросили Ушакова принять их для выражения чувств удивления и почтения перед смелостью, мужеством и ратным мастерством российских воинов, а также мудростью и благоразумием их главнокомандующего.

Адмирал Ушаков с тех пор стал носить имя “Морской Суворов”. Отдавая должное флотоводцу, русский посланник в Вене Разумовский писал герою: “Примите усерднейшее мое поздравление со славною победою под Корфу, одержанной опытным искусством и известным мужеством Вашим. Живейше приемлю в оном участие, как человек, сердечно преданный Отечеству, и искренне с удивлением почитающий отличные достоинства Вашего Превосходительства, славными подвигами неоднократно доказанные”.¹ А генералиссимус Суворов, получив известие о подвиге флота при взятии крепости, воскликнул: “Великий Пётр наш жив! Что он, по разбитии в 1714 г. шведского флота (при Гангуте - В. Г.) произнёс: “Природа произвела Россию только одну, она соперницы не имеет” - то и теперь видим. “Ура!” русскому флоту. Зачем не был я при Корфу хотя мичманом?”²

На освобожденных Ушаковым островах была создана Республика Семи островов. После этого, уже в апреле 1799 года, отряд русских кораблей капитана 2 ранга А.Сорокина (3 фрегата, 2 корвета, 4 канлодки) занял

¹ Адмиралы Российского флота, СПб, Лениздат. 1995, с. 273

² История русской армии и флота. Т. IX, М., 1913, с. 57

на южном побережье Италии порты Бриндизи, Бари, Манфредония. Десант, высаженный в Манфредонии (всего 570 человек при 6 орудиях) штурмом овладел Неаполем.

Второй русско-турецкий отряд кораблей контр-адмирала П.Пустошкина тем временем блокировал порт Анкону. А русско-турецкая эскадра Ф.Ушакова перешла в Мессину, откуда по просьбе фельдмаршала А.Суворова был направлен отряд П.Пустошкина для блокады Генуи.

Победное шествие русских моряков в сочетании с успешными действиями сухопутной армии А.Суворова в Европе были не просто замечены и оценены.

Успехи русской эскадры Ф. Ушакова в Средиземном море вызвали недоброжелательство англичан, опасавшихся усиления влияния России на Востоке. В связи с этим начались не только интриги, но и прямые враждебные действия по отношению к русским, стремление подорвать их авторитет.

Эскадра Ушакова в 1800 году отзывается в Севастополь. Но последовавший за ним захват острова Мальты, покровителем которого считал себя император Павел I, а также начавшийся бесконтрольный досмотр англичанами торговых судов всех стран заставляют Россию пересмотреть свои взгляды на этого «союзника». Россия присоединяется к “северному нейтралитету”, направленному против самоуправства Англии. И только смерть Павла I предотвратила возможность начала боевых действий против Англии.

Теперь, когда отпала необходимость снова спешно вооружать боевые эскадры, русское правительство могло, наконец-то, приступить к внутреннему преобразованию во флоте. Правда, как всегда для этого не хватило мирного времени. Пришедший на смену Павлу I Александр I (1801-1825 гг.) столкнулся с новыми проблемами в международных отношениях.

В начале XIX в. снова осложнились отношения между Россией и Францией. Наполеон, нарушая мирные договоры, заключённые в октябре 1801 года между Францией и Пруссией, а также договор марта 1802 года между Францией и Англией, вознамерился подчинить своему влиянию Голландию, Швейцарию, Италию. Активизировался он и на Ближнем Востоке. Это создавало напряжённость во всей Европе. Это вызвало у России серьёзную озабоченность судьбой Балкан и Ионических островов, где остров Корфу, взятый с боем эскадрой Ушакова, являлся в те годы основной базой для русского флота.

Россия вынуждена была в 1805 году направить в Средиземное море свои боевые корабли, снарядив для этого так называемую Адриатическую или 2-ю Архипелагскую экспедицию. В Ревеле был создан отряд боевых кораблей, который возглавил молодой контр-адмирал Д. Н. Сенявин - опытный, умелый и решительный моряк. Отряд из пяти линейных кораблей, фрегата и 2 бригов вышел в Средиземноморье (в Адриатику) для поддержания сил 4-й антинаполеоновской коалиции (Англия, Россия, Шве-

ция, Пруссия, Саксония). Эскадра блокировала занятые французами западное и восточное побережья Адриатического моря, участвовала в обороне Ионических островов.

Д. Сенявин проявил свои высокие морские и человеческие качества ещё будучи командиром крейсерского судна на Чёрном море. Он, в кампании 1788 года утопивший 13 турецких транспортных судов, отлично показал себя в сражении при Калиакрии, командуя линейным кораблём “Навархия”. Будучи командиром отряда из двух линейных кораблей и двух фрегатов, в 1798 году с боем овладел крепостью Св. Мавры. Высокие флотоводческие способности проявил молодой уже вице-адмирал и во время Адриатической экспедиции. По прибытии (в январе 1806 года) в главную базу русского флота на о. Корфу, Д. Н. Сенявин был назначен главнокомандующим в Средиземном море всеми русскими морскими и сухопутными силами. Эскадра, находившаяся там, имела 10 линейных кораблей, 5 фрегатов, 6 корветов, 6 бригов, 12 канонерских лодок, госпитальное судно и 2 транспорта, имевших в сумме 1154 орудия, а также десант в 13 тыс. человек. Там, вдали от Родины, в сложных военных и политических условиях, находясь перед лицом двух врагов - Франции и Турции, Сенявин сразу же приступил к активным действиям, оказывая помощь своим надёжным союзникам - народам славянского происхождения. За короткий срок он освободил от французских захватчиков Которскую область и Черногорию с рядом прибрежных крепостей (Рагузу, Кастель-Нуово), а также преградил захватчикам дальнейшее продвижение на юг Балканского полуострова.

Положение Д.Н.Сенявина осложнялось тем, что за время перехода его эскадры из Кронштадта до прихода в Средиземное море в мире произошли большие изменения. Прежде всего – Аустерлицкое поражение, которое выбило из войны Австрию, союзника России; заключение мира между Австрией и Францией с последовавшей за ним уступкой Наполеону Венеции, Далмации и провинции Бокка-ди-Катаро; наконец, возвращение русских войск домой. Но Сенявин этого не знал, как не знал и намерений правительства в связи с этим. Однако, понимая значение Ионических островов для России и стремясь не допустить французов на восточное побережье Адриатики, он, не теряя времени, послал отряд кораблей капитана 1 ранга Белли для блокады берегов Далмации, к тому времени захваченной французами, сам связался со славянскими народами побережья для восстановления их против французов. И те создали 12-тысячное ополчение для борьбы с Францией.

Именно в это время Д.Сенявин получил ещё декабрьское 1805 года повеление о возвращении в Россию. Все предпринятое рушилось. Но вскоре последовало новое указание Александра I: “действовать по собственному благоусмотрению, сообразно с обстоятельствами”. Это развязало адмиралу руки. Он возобновил военные действия и вел их почти до конца 1806 года. Правда, с переменным успехом.

Подоспевшая война с Турцией поставила новую задачу: идти в Архипелаг и действовать против турецкого флота. Д.Н.Сенявин отправился туда, оставив часть сухопутных войск и отряд кораблей для защиты Ионических островов и блокады берегов Далмации.

Русские моряки во время боевых действий в Адриатическом море против французского флота совершили немало героических подвигов. Так, после освобождения от французов острова Браццо, для охраны его с моря был оставлен русский бриг “Александр” под командованием лейтенанта Ивана Скаловского.

В конце декабря 1806 года французы решили отбить остров, а заодно захватить русский бриг. Для этих целей французский главнокомандующий генерал Мармон выделил три канонерские лодки и парусное судно “Тартана”. Французские суда превосходили русский бриг по количеству и калибру пушек, по численности экипажа. Неприятель имел 26 орудий, вместе с абордажными партиями и десантом около 500 человек экипажа. Бриг “Александр” был вооружён 16 четырёхфунтовыми пушками и имел команду из 75 человек.

Когда были замечены приближавшиеся французские корабли, командир брига лейтенант Иван Семёнович Скаловский обратился к экипажу со следующими словами: “Мы находимся здесь не для того, чтобы считать врагов, а чтобы бить их. Помните, что мы русские, плаваем вдали от нашего Отечества... Если я буду убит, не сдавайтесь, пока все не положите свои головы. Мы будем биться с врагом до последнего, но не сдадимся. И я уверен, что экипаж “Александра” высоко будет держать честь своего флага”.

Ночью 29 декабря 1806 года бриг снялся с якоря и под всеми парусами вышел навстречу врагу. Противник, открыв огонь по бригу, сближался, стремясь сцепиться на абордаж. Подпустив французские корабли на картечный выстрел, русские комендоры ответили точным огнём и нанесли им серьёзный урон. Одновременно бриг маневрировал, уклоняясь от ядер врага. Используя наступившее безветрие, французы на вёслах пытались обойти бриг и атаковать его с кормы. Тогда командир брига послал мичмана Луку Мельникова с матросами на баркасе буксировать бриг, поворачивая его бортами (а это значит - орудийными стволами) к кораблям врага. Русские моряки делали это под огнём противника в течение двух часов. Ещё один час препятствовали они высадке абордажной партии врага на корабль. При этом проявили невиданное мужество и самоотверженность. Рядом со всеми бились дважды раненый матрос Фёдоров, раненый матрос Афанасьев, другие. Они сорвали три попытки врага взять “Александр” на абордаж. В результате упорного трёхчасового боя русские моряки потопили одну канонерскую лодку врага. Остальные корабли французов, получив серьёзные повреждения, обратились в бегство, причём “Тартана” вскоре затонула. Потери врага - 217 человек, а русские потеряли 5 человек убитыми, 7 было ранено.

Так русские моряки, воспитанные на традициях выдающегося флотоводца нашей Родины адмирала Ушакова, действуя по его принципу “Врагов не считают, их бьют”, вышли победителями из неравного боя.

В феврале 1807 года эскадра Д.Сенявина (8 линейных кораблей, один фрегат, один шлюп с 2000 десантников) подошла к Дарданеллам для совместных действий с английской эскадрой адмирала Дж.Дакуорта. Однако тот, не ожидая русских, дабы не делить с ними славу победителя, самостоятельно прорвался в Мраморное море, где получил серьёзный отпор. После этого конфуза эскадра Дж. Докуорта вообще уклонилась от боевых действий и ушла на о.Мальта.

А вот русские моряки поставленные задачи решили.

В период с 8 по 10 марта 1807 года корабли эскадры Д. Н. Сенявина штурмом взяли турецкую крепость Тенедос на острове в Эгейском море. Расположенная всего лишь в 12 милях от Дарданелл, она могла быть использована в качестве базы флота. Гарнизон крепости имел 1550 человек и 80 орудий. Русская эскадра из 8 линкоров, фрегата и шлюпа имела десант в составе двух батальонов, который был высажен в северной и юго-восточной части острова, как только корабли обрушили огонь на крепость. При штурме враг потерял около 350 человек, русские - 90. Победа была одержана благодаря искусному использованию эскадрой ветра, который препятствовал турецкому флоту, стоявшему около соседнего о. Мавра. При этом 3 турецких корабля, будучи атакованными и повреждёнными, выбросились на мель. Лишь несколько судов спаслось, проскользнув в Дарданеллы. Турки попытались возвратить о. Тенедос, но штурм их был неудачен. Даже при перевесе сил врага Сенявин вывел из строя флагмана, и турки отступили.

Очередная неудачная попытка турок вернуть остров состоялась 7 мая, когда эскадра капудан-паши Сейит-Али (8 линейных кораблей, 6 фрегатов, 3 шлюпа, бриг и до 50 малых судов при почти 1000 орудий) снова двинулась к острову для высадки десанта, чтобы тем снять блокаду пролива Дарданеллы.

Однако, встретив сопротивление, они, не принимая боя подоспевшей русской эскадры, стали отходить к входу в пролив. А там их встретил головной линейный корабль “Уриил”, вступивший в артиллерийский бой с 75-пушечным флагманом турок. Потом подключились к бою и остальные русские корабли, подоспевшие на помощь. Турецкая эскадра в беспорядке отошла в пролив. Её преследовали наши корабли, несмотря на огонь береговых батарей. Только наступившая ночь прервала сражение.

Но наутро русская эскадра возобновила атаку и повредила три турецких линкора, после чего турки прекратили сопротивление.

В результате Дарданелльского сражения силы турецкого флота были ослаблены. Между прочим, Сейит-Али за неудачу в сражении приказал казнить своего вице-адмирала и двух командиров кораблей!

Но это ещё не был финал. Финалом оказалось Афонское сражение, в

котором в борьбе за остров Тенедос встретились эскадра Д.Н.Сенявина (10 линейных кораблей, фрегат, вспомогательное судно и флотилия греческих малых судов с 754 пушками на борту) и турецкая эскадра Сейит-Али – 10 линейных кораблей, 5 фрегатов, 3 корвета, 2 брига при 1196 орудиях.

Обстреляв остров, турки 16 июня высадили десант (7000 человек), начавший осаду крепости. На выручку крепости 17 июня подоспела эскадра Сенявина, при этом отрезала туркам пути отхода к проливу. Избегая сражения, турки отошли к западу. И тогда, обеспечив оборону крепости, для чего оставив возле острова ряд кораблей, Сенявин бросился на поиски турецкой эскадры. Нашёл её на рассвете 19 июня возле острова Лемнос. Занял наветренное положение и атаковал флагманские корабли турок. Причем по каждому из трех флагманов наносили удар по два наших корабля. Ведь турки прекращали сопротивление, как только погибал флагман. Турки обратились в бегство. В результате они потеряли 3 линейных корабля, 4 фрегата, корвет, более 1000 убитых и раненых, 774 – пленными. Захвачен флагманский корабль “Седд-уль-Бахр”. Потери русских – около 250 убитых и раненых. Корабельных потерь нет.

Победа российского флота в Афонском сражении упрочила его положение в Средиземном море. А успехи русской армии на Дунайском и Кавказском направлениях окончательно вынудили Турцию 12 августа 1807 года подписать с Россией перемирие.

Однако сладость победы омрачена была тем, что всё достигнутое в кровопролитных боях вдали от родных берегов было отдано ни за что. По высочайшему повелению Александра I, искавшего удивления у иностранцев, а не любовь своего народа, ещё в июле 1807 года были сданы войскам Наполеона Ионические острова, Далматинские острова и область Боко ди-Катаро, а Турции - о. Тенедос. Флоту было приказано возвратиться в свои базы, на Балтику и Чёрное море. Так трагедия России, завершившаяся подписанием Тильзитского мира и ставшая причиной войны теперь уже с Англией, особо больно ударила по доблестному Российскому флоту!

Когда в августе 1807 года адмирал Д. Н. Сенявин получил приказ прекратить боевые действия и вернуться в Кронштадт, оказалось, что Турция перекрыла нашим морякам путь через Дарданеллы, а Англия - через Гибралтар. Эскадра оказалась в “мешке”. Как поступить? Куда направить-ся? Где опаснее?

Эскадра Сенявина сумела прорваться через Гибралтар в Атлантику. Однако встретивший корабли жесточайший шторм заставил её зайти в Лиссабон, где эскадру интернировали. До конца войны с Францией держали её в Портсмуте (Англия).

Остальные суда российского флота в Средиземноморье вынуждены были направиться кто в Триест, кто в Венецию, кто в Тулон или Феррари. Они были обречены на постыдную участь: по приказу из Петербурга их вместе с трофейными пушками, взятыми в Адриатике и Архипелаге, продали Наполеону. А экипажи, списанные на берег, добирались домой как

могли. Или английскими транспортами доставлялись в Ригу, или пешком шли через всю Европу... Постыднее этого в истории российского флота не бывало!

В этом отношении показательна история шлюпа “Шпицберген”, которым командовал капитан-лейтенант А. Качалов.

При прорыве Д. Сеньвина в Атлантику, ещё в Средиземном море, шлюп отстал от отряда кораблей. Он прорвался через Гибралтар самостоятельно, причём в штормовых условиях. С повреждённым рулевым устройством, при открывшейся течи корпуса, шлюп “дотянул” до испанского порта Виго в конце ноября 1807 года.

Командир шлюпа обратился к Российскому послу в Мадриде об оказании помощи в ремонте. Лишь через несколько месяцев пришёл ответ, что идёт война между Россией и Англией, помощь вряд ли возможна. Обстановка осложнилась. Только посильная помощь стоявшего рядом в порту испанского корабля предотвратила голод в русском экипаже. Капитан-лейтенант Качалов обратился к вчерашним врагам - французскому консулу - за помощью, как это было предусмотрено условиями Тильзитского мира. Но... Всё надо было “пробивать” многократными напоминаниями, просьбами, унижением. А тут ещё несколько раз на рейд Виго приходили английские боевые корабли, требовавшие по сути дела сдачи корабля в плен. Испанский губернатор не раз приказывал Качалову немедленно покинуть порт - ведь Испания была союзником Англии. Качалов давал один ответ: “Исполнить не могу!” Комендоры судна непрерывно стояли возле орудий с зажжёнными фитилями, чтобы дать последний бой...

Только в начале 1809 года, когда французы вступили в Виго, А. Качалов через Париж передал донесение о своём бедственном положении в Санкт-Петербург. “От продолжительной качки, - писал командир, - корабль весьма ослаб, внутренняя обшивка от киля до верхней палубы сгнила. Всё оное исправить в здешнем порту невозможно, перейти же в другой какой-либо порт по беспрестанной блокаде англичан нельзя...»

Через несколько месяцев пришло распоряжение правительства о передаче шлюпа “по ненадёжности его к службе и отдалённости места нынешнего пребывания” французам, а самим возвратиться домой. Доставку экипажа возложили на Министерство иностранных дел. Но последовавшая освободительная война в Испании, затем охлаждение отношений между Россией и Францией сделало всё это невозможным.

По-прежнему над “Шпицбергенем” развевался Андреевский флаг. Почти ежедневно с английских, французских, испанских кораблей, прибывающих на рейд Виго, доставляли его командиру ультиматумы о сдаче орудий и боеприпасов. И опять канониры 32 пушек стояли с фитилями в руках...

Лишь в марте 1810 года испанский губернатор сообщил А. Качалову, что экипаж шлюпа взят под покровительство короля. Улучшилось снабжение и питание экипажа. Но только в 1812 году состоялся аукцион, на

котором шлюп был продан испанскому купцу. Эти деньги помогли командиру самому организовать выезд своих подчинённых на Родину: на английских купеческих судах в Англию, оттуда на российских - в Ревель. Так была отправлена только часть экипажа, а остальные добрались до Родины только в 1814 году, да и то с великими приключениями, причём некоторые моряки побывали во французском плену...

Так чиновничество России отблагодарило героев-моряков, вдали от Родины проливавших кровь за славу и честь Отчизны!

Оценивая подвиг Российского флота во время Архипелагских экспедиций, следует подчеркнуть, что российские моряки под командованием Г.Спиридова в первой экспедиции (1768 – 1774), возглавляемые Д.Сенявиным во второй (1807 – 1812), руководимые Л.Гейденом в третьей (1827), а также ведомые Ф.Ушаковым в Средиземноморском походе 1798 – 1800 гг., осуществляли широкий стратегический маневр силами флота с одного морского театра военных действий на другой, проводили высадку десантов, блокаду баз и побережья врага, морские бои и сражения огромных масштабов, нарушали морские коммуникации противника – с величайшим мастерством, мужеством, отвагой.

ГЛАВА VII

НАУЧНЫЙ ПОДВИГ ФЛОТА РОССИИ.

РОССИЙСКИЕ КРУГОСВЕТНЫЕ ПЛАВАНИЯ

Русские люди с давних времён славились как искусные мореплаватели. Вспомним беспримерные по своей дерзости плавания поморов на утлых судёнышках к Новой Земле и Шпицбергену. А чего стоит мужественный переход по морям Северного Ледовитого океана кочей С. И. Дежнёва и Ф. А. Попова, в результате которого был открыт пролив, отделяющий Азию от Америки. В этом ряду - плавания русских промышленников и мореходов к берегам Америки, приведшие к открытию Алеутских островов и побережья Аляски. Наконец, русское кругосветное плавание шлюпов “Надежда” и “Нева” под руководством И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского, плавание шлюпов “Восток” и “Мирный” под командованием Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева, которые открыли Антарктиду.

Посмотрев на географическую карту, мы увидим, что она испещрена русскими названиями островов, заливов, мысов, проливов. А это в большинстве своём вехи на путях и маршрутах российских первооткрывателей и исследователей. Это живая история русских мореплавателей. Это свидетельство географических открытий и научных подвигов людей России.

Кстати говоря, именно путешествия И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского начали блистательную эпоху морских предприятий России.

1. Плавание балтийских кораблей “Надежда” (И.Ф.Крузенштерн) и “Нева” (Ю.Ф. Лисянский) в 1803-1806 гг.

Первая половина XIX века в истории России - период усиления процесса разложения крепостничества, неминуемо сказавшегося на экономической жизни страны. Неуклонно росло число заводов, фабрик, мастерских. Изменялись технические основы производства - сказывалось влияние новых открытий в области науки и техники. Явно назревал промышленный переворот.

И в то же время страна оставалась экономически отсталой. Такое положение неминуемо отражалось на состоянии флота. Русский флот, по численности своей занимавший третье место в мире после Англии и Франции, состоял пока что, в основном, из парусных судов, тогда как ведущие страны мира почти половину своих кораблей заменили пароходами. Отсталая промышленность России не позволяла вести массовое строительство пароходов, не могла внедрить в судоходство пар, а в судостроение - металл, что отрицательно сказывалось на мощи флота.

Положение усугублялось тем, что российские боевые корабли в это время редко показывали свой флаг в Мировом океане, да и вообще плаванья кораблей были редки. В жизни флота наступил печальный период застоя.

Однако передовые идеи и веяния, как и технический прогресс, постепенно проникали в среду русских моряков. Наиболее достойные из них, - передовые офицеры флота, даже в таких условиях стремились сделать всё возможное для возвеличивания и пользы России.

Именно их стараниями в первой половине XIX века Россия заняла первое место в мире по интенсивности и качеству исследования морей и океанов. Недаром к началу XIX века северная часть Тихого океана уже была освоена именно россиянами. Ещё в 1786 году правительство России официально объявило о присоединении территории Аляски, Алеутских и иных островов того региона, ибо открыты и исследованы они были российским моряками, поднявшими над открытыми землями Российский флаг. Территория же получила название “Русская Америка”.

Естественно, что образовавшаяся в Русской Америке российская компания, промышлявшая в новых водах и землях пушнину и морского зверя, оказалось “бельмом в глазу” англичан и американцев, не желавших уступать России тамошние богатства, не терпевших конкуренции русских купцов. Англия, а затем и США, планировали захват территории Русской Америки и других районов, заселённых россиянами в бассейне Тихого океана, в частности на Дальнем Востоке.

Интересы защиты русских владений на американском континенте, укрепления дальневосточных границ страны, потребность в расширении промыслов и торговых связей России в этих двух районах требовали усиления русского присутствия. Этому могли помочь регулярные дальние

плавания российского флота, российских купцов и промышленников. Идея такого плавания в Русскую Америку давно уже возникла у капитана 1 ранга Г. И. Муловского, командира одного из линейных кораблей Балтийского флота. Проникся этой идеей и его подчинённый И. Ф. Крузенштерн, который после гибели Муловского в войне со Швецией задался целью провести его замыслы в жизнь. Он обратился с проектом “кругосветки” в Адмиралтейств-коллегию, затем - к императору Павлу I.

К сожалению, государство не имело ни средств, ни желания организовывать предлагавшуюся молодым офицером экспедицию. И тогда Иван Фёдорович Крузенштерн, тщательно просчитав предполагавшиеся расходы на покупку или строительство соответствующих судов для экспедиции, на комплектацию судовых экипажей, на приобретение оборудования, снабжение продовольствием на переходе морем, а одновременно - предполагаемые доходы от реализации добываемой в Русской Америке пушнины, с этими расчётами обратился в правление Русско-американской компании.

Там сразу определили выгодность предприятия. Затем большую заинтересованность проявила Академия Наук России (Санкт-Петербургская Академия Наук), которая предложила участие в экспедиции целой группы учёных, исследователей, которые могли бы во время длительного плавания по морям и океанам, а также при заходах в порты тех или иных стран мира изучить огромный круг вопросов геологического, гидрографического, метеорологического, этнографического характера, вести картографирование, описание морей, островов, континентов. Так возникла и была реализована одна из самых выдающихся экспедиций, организованная по сути дела не государством, а частной Российско-американской компанией, - первое кругосветное плавание русских моряков под руководством Ивана Фёдоровича Крузенштерна и его помощника Юрия Фёдоровича Лисянского.

Следует особо подчеркнуть такие подробности биографий этих выдающихся моряков: оба они окончили Морской корпус, участвовали в знаменитом Гогландском и других сражениях войны со Швецией (1788-1790 гг.). Оба они в 1793-1799 гг. плавали на кораблях английского флота волонтёрами, побывали во многих морях Мирового океана...

В начале 1803 года в Англии были приобретены два шлюпа - “Надежда” и “Нева” - водоизмещением 450 и 370 т. Маршрут плавания проложен был по Балтийскому и Северному морям, далее через Атлантику, вокруг Южной Америки в Тихий океан, к Гавайским островам, откуда “Надежда” с идущим на ее борту посольством должна была идти к берегам Японии, затем на Камчатку за пушниной. С этим грузом “Надежда” должна была прийти для реализации пушнины в Кантон. А шлюп “Нева” следовал сразу к острову Кадьяк, чтобы загрузиться пушниной, после чего также должен был идти в Кантон. После продажи пушнины обоим шлюпам через Индийский и Атлантический океаны предстояло вернуться в Петербург. Та-

ковы были планы, и они были, в основном, выполнены.

Главная задача экспедиции состояла, таким образом, в обеспечении Русско-американской компании необходимыми для жизнедеятельности её грузами, доставляемыми морем, а также в налаживании торговли компании с Китаем и Японией. Кроме этого перед руководством “кругосветки” поставлены были задачи по научным исследованиям на маршруте и в северной части Тихого океана. Ну и, наконец, суда экспедиции должны были выполнить правительственное задание - доставить в Нагасаки состав русского посольства в Японии во главе с камергером Н. Резановым.

Итак, учёным из состава экспедиции предстояло сделать подробные описания посещённых земель, собрать коллекции геологических пород, металлов, почвы, полезных ископаемых, растений, семян, зверей, рыб, кораллов, раковин, насекомых и т. д. Важное место занимало также изучение образа жизни, обычаев, религии, промыслов, искусства, жилищ, орудий, одежды и т. д. Художникам предписывалось доставить зарисовки костюмов и видов русских поселений в Америке. Особое значение придавалось производству точных метеорологических наблюдений за северным сиянием и другими “примечания достойными” явлениями природы. Медикам же надлежало не только изучать болезни и способы их лечения, но и сделать всё от них зависящее “к обеспечению страждущего человечества”.

Н. П. Румянцев, министр коммерции, вручил Крузенштерну письмо, в котором была поставлена ещё одна научная задача: при плавании к американским поселениям и Камчатке попытаться обследовать район Тихого океана к востоку от Японии, где, по утверждению испанских мореплавателей начала XVII века, якобы находится огромный остров, чрезвычайно богатый золотом и населённый белыми людьми.

Интересно отметить, что Российская академия наук, учитывая широту познаний Крузенштерна, 25 апреля 1803 года избрала его своим членом-корреспондентом. Это была высокая предварительная оценка вложенных Иваном Фёдоровичем трудов в предприятие.

Экипажи обоих шлюпов были укомплектованы офицерами и матросами, добровольно вызвавшимися отправиться в кругосветное путешествие. На «Надежде», а ею командовал Крузенштерн, в Первом русском кругосветном плавании приняли участие капитан-лейтенант Макар Ратманов, лейтенанты Фёдор Ромберг, Пётр Головачев, Ермолай Левенштерн, Фаддей Беллинсгаузен, штурман Филипп Каменщиков, подштурман Василий Сполохов, доктор медицины Карл Эспенберг, его помощник Иван Сидгам, астроном И. Корнер, естествоиспытатели В. Тилезиус, Г. Лангсдорф, кадеты сухопутного корпуса Отто и Мориц Коцебу, артиллерийский офицер Алексей Раевский и др. На “Надежде” находились также представители посольства в Японию во главе с камергером Н. П. Резановым. Всего на судне был 81 человек.

На шлюпе “Нева” под командованием Юрия Фёдоровича Лисянского, большого друга Крузенштерна, шли лейтенанты Павел Арбузов

и Пётр Повалишин, мичманы Фёдор Коведяев, Василий Берх (будущий автор “Хронологической истории путешествий в Полярные страны”), штурман Данило Калинин, подштурман Федул Мальцев, доктор медицины Мориц Либанд, подлекарь Алексей Мутовкин, приказчик Российско-американской компании Николай Коробицин и др. В целом на борту “Невы” находилось 48 человек.

19 июля 1803 года стало знаменательной датой в истории государства Российского. В этот день шлюпы “Надежда” и “Нева” вышли на Кронштадтский рейд и легли курсом на Копенгаген.

Видимо, справедливости ради, необходимо рассказать о двух эпизодах, имевших место в начале пути и говоривших об определённых сложностях во взаимоотношениях двух капитанов в те первые дни.

По мере приближения к датским проливам воды Балтики становились всё оживлённее. Возле Борнхольма русские корабли нагнали большой купеческий караван. Лисянский, желая блеснуть мореходными качествами своего судна, велел прибавить парусов. Маленькая “Нева” легко обошла “Надежду”. Далеко позади остались и “купцы”. Правда, входить ночью в Зунд, с его сильным течением и коварными мелями, Лисянский не рискнул. “Нева” бросила якорь. Только к вечеру подошла “Надежда” и стала рядом, а утром следующего дня корабли медленно втянулись в пролив.

В Копенгагене “Надежде” и “Неве” предстояло принять дополнительный груз, предназначенный в основном для факторий в Русской Америке. Заодно Крузенштерн решил проверить сохранность запасов продовольствия. Когда вскрыли трюмы, оказалось, что почти вся кислая капуста испортилась, вода в некоторых бочках протухла. Бочки с гамбургской солониной, находящиеся в самом низу трюмов, рассохлись. Пришлось срочно готовить рассол и заливать бочки, обжигать бочки под пресную воду. За этими неожиданно возникшими делами пролетели две недели. Только 7 сентября 1803 года корабли покинули гавань и вышли на рейд. В тот день Лисянский прибыл на “Надежду”, однако обычно гостеприимный Крузенштерн принял его сдержанно. Иван Фёдорович указал Лисянскому на недопущение впредь того, что он сделал у острова Борнхольм. Капитаны договорились не самовольничать, а на будущее заранее договариваться о местах встречи на случай разлучения кораблей. Таким на сей раз был определён английский порт Фалмут.

Однако, как показали последующие события, Лисянский, тяготившийся своим подчинённым положением, только внешне принял условия Крузенштерна. И когда в Северном море налетел шторм, он некоторое время держался возле “Надежды”, а с наступлением темноты приказал вывесить на мачтах фонари, обозначающие место корабля, и распорядился прибавить парусов. Фортуна оказалась благоприятной к Лисянскому. “Неве” удалось вырваться из шторма. А далеко отставшую “Надежду” стихия сильно потрепала. Лишь через трое суток, имея сильную течь, корабль пришёл в Фалмут, где “Надежду” пришлось ремонтировать целую неделю.

Факты эти приведены автором из книги Б. Заболотских “Во славу Российского флага” (М: Аутопан, 1996) с одной-единственной целью: показать, как личные амбиции мешают общему делу, тем более в такой своеобразной сфере, как мореплавание.

Дальнейшее плавание показало, что Юрий Фёдорович сделал из происшедшего верные выводы, и впредь между капитанами размолвок не было.

5 октября 1803 года шлюпы “Надежда” и “Нева” поздним вечером покинули порт Фалмут. Время выхода диктовала обстановка: шла война, и фрегаты Англии и Франции досматривали проходящие по Ла-Маншу суда, что грозило новыми задержками в пути. Но всё обошлось благополучно.

Уже через неделю Крузенштерн приступил к научным изысканиям. 13 октября, воспользовавшись безветрием, он приказал спустить шлюпку, чтобы отправить астронома И. К. Корнера и натуралиста Г. И. Лангсдорфа для наблюдений температур морской воды, причём - с различных горизонтов, т. е. на разных глубинах. Такое делалось впервые в практике флота.

Спустя ещё неделю “Надежда” и “Нева” достигли острова Тенерифе, где на рейде Санта-Круса запаслись пресной водой и свежей провизией, после чего снова вышли на океанские просторы. В районе островов Зелёного Мыса учёные, занявшиеся изучением причин свечения морской воды, установили, что это не следствие трения частиц воды, как считали раньше, а проявление определённых органических веществ в них. Вывод этот был и новый, и важный, и довольно неожиданный.

В первой половине ноября корабли достигли тропических широт. Настала пора дождей и шквалов. Мореплаватели сутками не видели солнца. Влагой пропитался воздух в каютах. Крузенштерн, весьма опасаясь, что климат тропиков вредно скажется на здоровье членов экипажа, приказал в течение 3-4 часов ежедневно жечь огонь в кубриках, избавляя воздух помещений от излишней влажности. В пищу в изобилии употреблялся картофель, тыква, лимоны. И ни один моряк не заболел!

26 ноября “Надежда” и “Нева” пересекли экватор. Впервые русский морской флаг развевался в Южном полушарии! Это событие было отмечено одиннадцатью залпами артиллерийского салюта и празднеством, которое с тех пор носит экзотическое название “Праздник Нептуна”.

21 декабря 1803 года корабли достигли острова Св. Екатерины. Как и во время пребывания в Тенерифе, местные власти оказали русским морякам дружественный приём, снабдили путешественников дровами и припасами. Здесь экспедиция задержалась на шесть недель, т. к. на “Неве” пришлось заменить повреждённые грот- и фокмачту.

Только 4 февраля 1804 года экспедиция продолжила путь. Дул попутный ветер. Уже через три недели “Надежда” и “Нева” оказались на параллели мыса Горн. Целую неделю не могли они преодолеть штормовой пролив. И только утром 3 марта 1804 года прошли его. А через три недели после выхода на просторы Тихого океана, во время дождливой и пасмурной

погоды, “Надежда” разлучилась с “Невой”.

Так как время торопило, Крузенштерн принял решение не заходить на остров Пасхи, где на случай разлуки была назначена встреча с “Невой”. Он решил сразу следовать к Маркизским островам, чтобы пополнить запасы воды и провизии, а затем заняться исследованиями района плавания.

Более 2 месяцев, с 20 февраля до начала мая, плавание шлюпов было раздельным. “Нева” подходила к о. Пасхи, но, не встретив там “Надежду”, отправилась к Маркизским островам - следующему пункту встречи. А именно в эти дни “Надежда”, миновав скалистый остров Фетугу и по пути севернее его открыв несколько небольших каменистых островков, шла неизведанным прежними путешественниками путём. Крузенштерн знал, что в этом районе Тихого океана прежде работали экспедиции известных мореплавателей С. Уоллиса и Луи Антуана Бугенвиля, потому и уклонялся от их маршрутов, надеясь на новые открытия.

6 мая “Надежда” вошла на рейд гористого острова Нукагива (Маркизские острова), а четырьмя днями позднее лейтенант Головачев на шлюпке встретил подошедший к острову шлюп “Нева”. Спустя десять дней шлюпы снова снялись с якорей, чтобы, следуя к Гавайским островам, отыскать неведомую землю, расположенную, как были сориентированы наши путешественники, в координатах 10° ю. ш., 141° з. д. Прибыв на это место, “Надежда” и “Нева” целые сутки искали землю, “открытую” путешественником Бершандом, но так и не нашли её. После этого суда легли курсом на Сандвичевы острова.

25 мая 1804 года “Надежда” снова пересекла экватор, а две недели спустя, приблизилась к о. Овайго для пополнения запасов свежей провизии, чтобы после этого следовать на Камчатку. Здесь, у Сандвичевых островов, шлюпы снова расстались. Лисянский должен был самостоятельно идти к о. Кадык, а “Надежда” с попутным ветром направились по 17-й параллели в ещё неисследованный район Тихого океана. Потом, сменив курс, по 36-й параллели - на запад, чтобы поискать гипотетическую землю, по преданиям испанских мореплавателей расположенную в этих местах и богатую золотом и серебром. Мореходы европейских стран безрезультатно искали её более двух столетий. Однако и Крузенштерн не смог обнаружить несуществующую землю.

14 июля “Надежда” вошла в Петропавловскую гавань. После некоторого отдыха и пополнения запасов провизии, “Надежда” снова снялась с якоря, чтобы следовать к берегам Японии для передачи российского посольства.

Уже 28 сентября, подойдя к японскому берегу в районе южного мыса Сикокфа, моряки приступили к его описи. Первый мыс Крузенштерн назвал именем капитана-исследователя Чирикова, следующий - мысом Кохранова (в честь английского адмирала Кохрана, под начальством которого сам прослужил три года). От мыса Кохранова к югу простирался берег острова Кюсю. Карты, которыми располагали мореплаватели, оказа-

лись весьма недостоверными, и Крузенштерну пришлось продолжить описание берегов, для того обогнув южную конечность Сатцумы (остров Кюсю), которую он назвал мысом адмирала Чичагова. Западную оконечность Сатцумы Крузенштерн назвал мысом Чесма в честь знаменитого Чесменского сражения.

Открытия Крузенштерна на этом не закончились. Но так как основной целью визита в Японию являлась доставка русского посольства, которое, кстати, имело к японскому императору экономически обоюдовыгодное предложение от Александра I, пришлось “Надежде” зайти в японский порт Нагасаки. К сожалению, дипломатические встречи оказались довольно прохладными, так как, в общем-то, обе стороны недостаточно доверяли друг другу. Япония придерживалась политики самоизоляции. После почти полугодовой проволоочки в ожидании приёма посольства императором, дипломатическая миссия окончилась неудачей. 18 апреля 1805 года “Надежда” покинула Нагасаки.

Крузенштерн, во время вынужденного “плена” на борту корабля зажатый тисками подозрительности японских чиновников, смог собрать немало сведений о стране. Больше всего он занимался наблюдением приливов и отливов, изучением метеорологических условий, проведением астрономических наблюдений и составлением наиболее точной, совершенной карты гавани Нагасаки. Он первым точно определил её широту и долготу, дал описание внешнего, среднего и внутреннего рейдов, привёл данные о глубинах, которые приказал измерять при любой возможности, несмотря на негодование японских чиновников. Собранные сведения стали затем достоянием всего мира, обеспечивая безопасность плавания кораблей.

После “плена” Крузенштерн около трёх месяцев посвятил изучению земель, лежащих на пути из Нагасаки в Петропавловск-Камчатский. Наиболее интересными объектами исследования Иван Фёдорович считал западный берег Японии, большую часть берегов Кореи, западную сторону острова Эссо (Иессо, Хоккайдо), юго-восточное и северо-западное побережья острова Сахалин и Курильских островов. Была у Крузенштерна и мысль пройти на баркасе проливом между Сахалином и берегом Азии, чтобы определить истинное положение устья реки Амур.

1 мая моряки увидели далеко выступающий в море мыс с высокой горой, в который врезался огромный залив с пологими берегами. Крузенштерн дал мысу имя “Мыс Россиян”. К сожалению, сильное течение мешало точно определить широту этих мест, и тем самым сделало описание недостаточно совершенной.

Неделю спустя экспедиция исследовала залив Строганова (названный в честь президента Академии художеств), осмотрела выступающий в море мыс, которому Крузенштерн присвоил имя вице-адмирала В. Шишкова, открыла на северном побережье Хоккайдо удобный залив (Н. Румянцева), мысы капитана Г. Муловского и картографа Соймонова, а также реку, названную Невой... Затем, выйдя из Охотского моря проливом между ост-

ровами Раукоке и Муссир, “Надежда” снова пошла к Камчатке, куда прибыла 5 июня. Отдых был недолгим, ибо через месяц шлюп должен был идти к Курильским островам. В планах Крузенштерна был ещё и осмотр Шантарских островов. Но из-за штормов и частых туманов сделать это ему не удалось. Тем временем ждал и Кантон, где на ноябрь назначена была встреча с “Невой”.

9 октября 1805 года “Надежда” вышла в Берингово море и, по возможности сокращая время на попутные исследования, поспешила к китайским берегам. Уже 20 ноября она вышла на рейд Макао, однако “Невы” там не было...

Целых полтора года Ю. Лисянский, находясь в автономном плавании, занимался исследованиями и астрономическими наблюдениями, описью и картографическими съёмками островов Кадьяк и Ситки. Довелось ему поучаствовать и в боевых действиях. Огнём артиллерийских орудий Юрий Фёдорович помог подавить восстание индейцев, захвативших крепость русских колонистов и нанёсших большой вред компании. Немало жителей и сотрудников Русской Америки погибло в те печальные дни.

Уже по пути в Кантон, 18 ноября 1805 года, “Нева” открыла неизвестный остров, который по желанию экипажа назван был именем капитана. Только 3 декабря, на две недели позднее “Надежды”, “Нева” вошла на рейд Макао с грузом пушных товаров. Проданы они были с аукциона за 200 тысяч рублей золотом. Теперь предстоял обратный путь. Но шлюпы сумели покинуть Китай только 9 февраля 1806 года. Сделано это было после бесконечных переписки, переговоров, просьб и даже угроз, так как на корабли был наложен арест в связи со сменой наместника богдыхана в Кантонской провинции. Учítывая, что в Европе продолжается война, а, кроме того, приближается появление льда на Балтике, надо было торопиться. Поэтому накануне выхода из Кантона оба капитана решили идти без остановки до острова Святой Елены, в случае разлучения судов ждать там друг друга четыре дня, не более.

Шлюпы благополучно пересекли малоисследованное Южно-Китайское море, прошли Суматру и Яву, вышли на просторы Индийского океана, где началась пора дождей и сильных ветров. Корабли снова потеряли друг друга из виду. Так и шли поодиночке...

Потеряв “Надежду” в туманную погоду у берегов Юго-Восточной Африки, Лисянский принял решение идти прямо в Портсмут, не заходя на остров Святой Елены. За 140 суток он совершил беспрецедентный безостановочный переход вокруг мыса Доброй Надежды и уже 5 августа 1806 года прибыл в Кронштадт, завершив первое в летописи русского флота кругосветное плавание.

Когда 3 мая 1806 года “Надежда” прибыла на остров Святой Елены, Крузенштерн узнал от губернатора острова, что “Нева” не заходила на остров и что Россия находится в состоянии войны с Францией.

Теперь началось опасное плавание к берегам Европы. Оно, кстати,

проходило весьма успешно, если не считать инцидента в Бискайском заливе, где за “Надеждой” увязался французский фрегат. Вот когда Крузенштерн остро пожалел, что рядом нет “Невы”. Только штормовая погода позволила ему уйти от погони. Во избежание подобных встреч Крузенштерн решил идти до Кронштадта не кратчайшим путём - через Ла-Манш, а окружным - вокруг Британских островов.

Расчёт Крузенштерна оправдался, и он больше не встречался с неприятельскими судами.

19 августа 1806 года “Надежда” прибыла в Кронштадт. Трёхлетняя “кругосветка” завершилась!!!

Первое кругосветное плавание русских моряков, длившееся три года, имело огромное научное и практическое значение. Экспедиция совершила ряд важных географических открытий в Тихом океане. Была произведена съёмка, описаны берега Японии, островов Иессо и Сахалин, Курильской гряды; впервые определена широта и долгота японского порта Нагасаки. В карты южной части Тихого океана были внесены весьма существенные поправки: русская экспедиция доказала, что многих островов, обозначенных на тогдашних картах на основании голословных и фантастических сообщений западноевропейских путешественников, в действительности не существует. На картах появились новые названия: мыс Россиян, пролив Крузенштерна, гора Тилезиуса, мыс Гамалея. Мореплаватель исследовал всю западную часть о. Иессо. Результатом этого явилось открытие залива Голенищева-Кутузова, мыса Новосильцева, залива Строганова, горы Румовского, залива Шишкова, мыса Румянцева...

Закончив описание залива Анива, Крузенштерн работал по морской съёмке берегов Сахалина, южного и восточного побережья Камчатки, занимался исследованием нравов и обычаев айнов и камчадалов. За время плавания в Японском и Охотском морях Крузенштерн проверил все старые карты и сличил их между собой. Более 100 географических пунктов в этих морях были определены астрономически.

Особую ценность представляют наблюдения над направлением, скоростью и особенностями различных морских течений. Были исправлены ошибки и неточности в их описании Куком, Ванкувером, Броутоном и другими. Открыты новые неизвестные течения, как, например, экваториальные противотечения в Атлантическом и Тихом океанах. Помимо этого был собран материал, дающий представление о температуре морской воды на различных глубинах, об удельном весе и солёности воды, о приливах и отливах в различных местах океана, о барометрическом давлении и климате.

Первое кругосветное путешествие положило начало и создало фундамент новой науке - океанографии. Экспедиция собрала обширный материал и богатейшие коллекции о различных племенах и народностях Маркизских и Гавайских островов, Аляски, Камчатки, Кадьяка, а также о японцах и южных китайцах - об их хозяйстве, условиях труда, нравах, правах, обы-

чаях, языках, религиозных верованиях и т. д.

Впервые русский флаг гордо и победоносно обошёл вокруг земного шара и проник на самые отдалённые острова Тихого океана, в Японию и Китай. Экспедиция показала всему миру блестящие качества русских морских офицеров и матросов, их великолепное навигационное искусство, доблесть, присутствие духа, беззаветный патриотизм и подлинную страсть к науке.

Представляют особый интерес обращённые к руководителю экспедиции, величайшему путешественнику и мореходу И. Ф. Крузенштерну слова от имени Академии Наук: “Ожидания Академии были оправданы самым блистательным образом, и это столь же смелое и счастливое плавание, совершённое под Вашим благоразумным управлением, не только возвысило славу русского флота в глазах всей Европы, но и обогатило науку открытиями и исследованиями, далеко раздвинувшими пределы естествознания и географии”.

В сентябре 1806 года Крузенштерн был избран почётным членом Российской Академии Наук. Выдающиеся заслуги Крузенштерна были по достоинству отмечены учёным миром не только России. Он был избран Почётным доктором философии Дерптского университета, членом высших научных учреждений Парижа, Лондона, Геттингена. В этом - справедливая дань научному подвигу, совершённой Первой русской кругосветной экспедицией.

В июле 1807 года из Кронштадта в новую кругосветку отправился шлюп “Диана” под командованием лейтенанта Василия Головнина. До 1809 года он, прибыв на Камчатку, изучал Тихий океан.

Затем, в 1811 году, он провел точную опись и составил карту Курильских островов от пролива Надежды до восточного берега острова Итуруп. А во время описи острова Кунашир был захвачен японцами в плен, в котором пробыл до 1813 года. Василий Михайлович описал свое пребывание в плену и свои кругосветные плаванья в книгах “Записки флота капитана Головнина о приключениях его в плену у японцев в 1811, 1812, 1813 годах. С приобщением замечаний его о японском государстве и народе”, “Путешествие... шлюпа “Диана” из Кронштадта в Камчатку... в 1807 – 09 гг.” и “Путешествие вокруг света..., совершенное на военном шлюпе “Камчатка” в 1817, 1818, 1819 годах”.

В 1813 – 1816 гг. лейтенант Михаил Лазарев на “Суворове” совершил очередное кругосветное плавание. Затем в очередной поход в Русскую Америку пошел уже капитан-лейтенант Л. Гагемейстер на “Кутузове”, а лейтенант Захар Панафидин – на “Суворове”. Причем Панафидин проложил ставший популярным маршрут Кронштадт – Ситха и обратно через грозный мыс Горн.

Огромный объем научных исследований в северной и центральной частях Тихого океана выполнил небольшой бриг “Рюрик”, возглавленный известным российским мореплавателем лейтенантом Отто Коцебу. За 3

года крохотное суденышко в тяжелейших условиях океанского плавания сделал наибольшее число географических открытий.

Возвращаясь к плаванию капитана 2 ранга Василия Головнина на большом военном шлюпе “Камчатка”, хотелось бы отметить проявленное классическое мастерство, блестяще выполненные мореплавательские и исследовательские работы, а еще – тщательность ревизии российских владений в Тихом океане. Обстоятельный доклад для царя и правления Российско-Американской компании лег в основу российской колониальной политики в этом регионе.

Кстати, Головнин установил рекорд, длительное время никем не превзойденный – его шлюп перешел из Кронштадта на Камчатку всего за 250 суток!

Что же касается вклада О.Коцебу, он прошел к Берингову проливу в поисках северо-западного прохода, двигаясь вдоль Северного побережья Америки на восток. Затем перешел в тропическую часть океана. Работая в Беринговом проливе, Коцебу установил в нем наличие северо-восточного течения со скоростью 3 мили в час, что говорило о существовании сообщения между Северным Ледовитым океаном и Атлантическим, в чем соимневались географы еще со времен Д.Кука.

А весь маршрут О.Коцебу на “Рюрике” впечатляющ: Кронштадт - Атлантика – м. Горн – б. Консепсьон (Чили) – арх. Туамоту (с открытием там о. Румянцева (Тикен)), Спиридова (Таканото), Крузенштерна (Токахау) – цепь островов Рюрик (Арутуа) – Маршалловы острова. Все они описаны и картографированы.

Резкое оживление мореплавания, ставшие довольно частыми кругосветные и полукругосветные путешествия русских кораблей поставили перед руководством флота определенные, весьма важные задачи. В частности, в условиях Финского залива плавать было затруднительно из-за его мелководности, обилия мелей и подводных скал, наличия туманов и других мешающих мореплаванию погодных условий.

Так возникла необходимость ввести серьезную службу обеспечения безопасности плавания кораблей вблизи побережья – маячную службу. 27 мая (8 июня по н.ст.) 1807 года Александр I одобрил содержавшееся в докладе морского министра В.Чичагова постановление о создании Дирекции балтийских маяков. Тогда у России на многих морях маяков не было. Утвердив “Положение о маяках”, Александр I выделил Маячную службу из Адмиралтейств-коллегии. Это, конечно же, способствовало улучшению, по крайней мере – безопасности мореплавания судов по Балтике. Тем более, что основные дальние плавания начинались именно с Балтики.

Три месяца спустя после возвращения “Невы” она снова была отправлена компанией “Русская Америка” в Тихий океан. На этот раз ею командовал лейтенант флота Леонтий Гagemейстер – один из лучших моряков России на то время. Продемонстрировав отменные морские качества, расчетливость и мужество (ведь тогда шла война с Францией, а путь пролегал

и мимо берегов этой страны), он за 337 дней перешел в Русскую Америку, первым среди россиян открыв так называемый восточный маршрут - вокруг мыса Доброй Надежды, Тасмании – напрямик к Ситху, через океан по “дуге большого круга”. Так получилось, что он первым из российских моряков посетил Австралию.

2. Открытие Антарктиды (1819-1821 гг.).

Наиболее значительной и оригинальной была экспедиция капитана 2 ранга Фаддея Фаддеевича Беллинсгаузена и лейтенанта Михаила Петровича Лазарева в южные широты. Она началась 3 июля 1819 года и завершилась 24 июля 1821 года.

Из Кронштадта вышли шлюп “Восток” (командир- Ф.Ф. Беллинсгаузен) и шлюп “Мирный” (М.П. Лазарев). Задача была: пройти в Антарктику в возможно более высокие широты, чтобы выяснить, есть ли там всё-таки земля или нет, и, конечно, попытаться добраться до Южного полюса.

Дело в том, что после категорического высказывания английского путешественника и исследователя Джеймса Кука о недоступности земли, находящейся за южным полярным кругом, более полувека ни один мореплаватель не пытался на практике опровергнуть мнение столь крупного авторитета.

Правда, история свидетельствует, что был ещё один английский капитан - Уильям Смит - который довольно близко подходил к Южному полюсу. На своём бриге “Уильямс” он перевозил груз из Монтевидео в Вальпараисо, но у мыса Горн был штормом отброшен далеко на юг. 19 февраля 1819 года он дважды увидел на горизонте какую-то землю, которую и принял за выступ Южного материка.

Вернувшись в июне в Монтевидео, У. Смит своими рассказами об увиденном чрезвычайно заинтересовал зверобоев. Заинтересовался новой землёй и сам капитан. По крайней мере, во время очередного плавания в сентябре 1819 года из Монтевидео в Вальпараисо он, скорее из любопытства, изменил курс судна к “своей” земле. 14 октября он приблизился к ней, два дня обследовал побережье, затем высадился и вступил во владение, назвав территорию Новой Южной Британией. Как оказалось впоследствии, Смит открыл не Антарктиду, а Новые Шетландские острова.¹

Заинтересовалось поиском Южного материка и российское правительство. Инициаторами соответствующей экспедиции выступили знаменитые русские флотоводцы и путешественники Г. А. Сарычев и О. Е. Коцебу, а также И. Ф. Крузенштерн. Продуманное и обоснованное выдающимися моряками предложение об учреждении экспедиции получило одобрение императора Александра I. В начале февраля 1819 года было подписано распоряжение о снаряжении экспедиции и определялись её за-

¹ А. Ф. Трешников. История открытий и исследований Антарктиды. М., Геофиз, 1987, с. 67

дачи. Руководителем экспедиции стал капитан 2 ранга Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен, окончивший Морской кадетский корпус и служивший на кораблях Балтийского флота. Хорошую школу мореплавания прошёл он под руководством И. Ф. Крузенштерна в первом российском кругосветном плавании на шлюпе “Надежда”. Затем он служил на Черноморском флоте, где до 1819 года вёл гидрографические работы и составлял опись восточного побережья Чёрного моря. Его помощником стал лейтенант Михаил Петрович Лазарев, будущий выдающийся флотоводец и мореплаватель. По окончании Морского кадетского корпуса Лазарев участвовал в русско-шведской войне 1808-1809 гг. и Отечественной войне 1812 года. Огромный опыт мореплавания приобрёл лейтенант во время трёх кругосветных плаваний, в том числе совершённого в 1813-1816 гг. на бриге “Суворов” из Кронштадта на Аляску и обратно, открыв при этом атолл, названный именем полководца Суворова.

Ф.Беллинсгаузен был одновременно руководителем экспедиции и командиром шлюпа “Восток”, имевшего водоизмещение 900 т., а М. Лазарев - командиром шлюпа “Мирный”. Вообще-то суда эти были разнотипны: “Мирный” был действительно шлюпом, а “Восток” - переоборудованным транспортом. Но время торопило. Пришлось взять в экспедицию те корабли, которые были достаточно прочны для столь длительного, дальнего и необычно трудного плавания. Учитывая сложность плавания, неизведанность исследуемого района и длительность экспедиции, в экипажи уходящих судов подбирали только добровольцев.

Экспедиции предстояло подтвердить или опровергнуть заявление Джеймса Кука, сделанное им после безуспешной попытки пробиться к Южному полюсу в 1773 году: “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... Я отверг возможность существования материка, который если и может быть обнаружен, то лишь близ полюса, в местах, недоступных для плавания”.

3 июля 1819 года “Восток” и “Мирный” вышли из Кронштадта. В декабре они достигли берегов о. Южная Георгия. Два дня моряки вели опись юго-западного берега, открыв одновременно неподалёку небольшой островок, названный в честь лейтенанта с “Мирного” - М. Д. Анненкова. Затем шлюпы пошли на юго-восток, где 22-23 декабря открыли три малых вулканических острова, получивших имена офицеров “Востока” - А. С. Лескова, К. П. Торсона, И.И. Завадовского. Ещё дальше оказалась открытая Д. Куком Земля Сандвича (как выяснилось - архипелаг). Его Беллинсгаузен назвал Южными Сандвичевыми островами.

Российские моряки впервые установили, что архипелаг этот связан с другими островами и скалами в юго-западной Атлантике, и, по сути, составляет общее с лежащим под ним подводным хребтом, простирающимся на 3500 км в западной части Атлантического океана между 53⁰ и 60⁰ ю. ш.

Ныне этот подводный хребет носит название Южно-Антильского, являясь (предположительно) подводным продолжением Анд.

3 января 1820 года шлюпы подошли к Южному Туле - самому близкому к Южному полюсу клочку суши, открытому Д. Куком и обнаружили, что эта “земля” состоит из трёх небольших скалистых высоких островов, покрытых вечным льдом и снегом. Обходя с востока тяжёлые льды, “Восток” и “Мирный” 15 января впервые пересекли Южный полярный круг. А на следующий день они достигли широты $69^{\circ}23'$, подойдя менее чем на 3 км к северо-восточному выступу того участка побережья Антарктиды, который через 110 лет увидят норвежские китобои и назовут Берегом Принцессы Марты. День 16 января 1820 года стал официально Днём открытия Антарктиды.

Пытаясь обойти непроходимые льды с востока, российские шлюпы ещё три раза в это антарктическое “лето” пересекли полярный круг, чтобы подойти к Южному полюсу как можно ближе. И каждый раз корабли попадали в тяжёлое положение. Именно здесь, в районе $69^{\circ}01'$ ю.ш. и $15^{\circ}52'$ в. д. россияне обнаружили шельфовый ледник, который в 1960 году назовут именем М. П. Лазарева. А тогда, в 1820 году, моряки нанесли его на карту, правда, значительно севернее его положения.

В начале марта “Восток” и “Мирный” разошлись, чтобы, как было оговорено предварительно, лучше осмотреть малоисследованную юго-восточную часть Индийского океана в районе 50-х широт. И только во второй половине апреля шлюпы встретились в австралийском порту Сидней, где целый месяц вели текущий ремонт. Уже в мае 1820 года “Мирный” и “Восток” начали работу в тропической части Тихого океана. Она шла вполне успешно: в северной части архипелага Туамоту русские моряки открыли группу островов, названную островами Россиян - острова Кутузова, Ермолова, Барклая-де-Толли, Волконского (в честь героев Отечественной войны 1812 года), Спиридова, Грейга, Чичагова (в честь российских адмиралов), наконец - Лазарева, Крузенштерна и других. Кроме того, в группе островов Лайн (Центральная Полинезия) они открыли о. Восток, в группе островов Кука - о. Александра, в районе островов Фиджи - о. Михайлова и о. Симонова...

В сентябре шлюпы возвратились в Австралию, в порт Джексон, для очередного ремонта. А через месяц отправились в Антарктиду, только на этот раз в западное полушарие.

Маневрируя между айсбергами, плавающими льдами, “Восток” и “Мирный” ещё дважды пересекли южный полярный круг (а всего это было сделано за экспедицию шесть раз) и 9 января 1821 года открыли остров, названный именем Петра I. На следующий день, продвигаясь на юг, шлюпы дошли до широты $69^{\circ}51'$, однако вынуждены были отступить перед ледовым барьером. И тогда, повернув на восток, российские мореплаватели буквально через несколько часов плавания увидели матерый берег на $68^{\circ}50'$ ю. ш. Ф. Беллинсгаузен назвал его Берегом Александра I.

К сожалению, ни “Восток”, ни “Мирный” не смогли пробиться к находившемуся в 16 км берегу из-за сплошного льда. И тогда Ф. Беллинсгаузен, снова повернув суда на восток, вышел в пролив Дрейка, где отыскал ту самую “Новую Шетландию” У. Смита (Южные Шетландские острова), а затем снова открыл и описал ещё два архипелага - цепь островов, тянувшуюся на восток почти на 600 км.

Обнаруженным островам моряки дали имена Малый Ярославец (ныне Сноу), Смоленск (Ливингстон), Полоцк (Роберт), Бородино (Смит), Березина (Гринвич), Лейпциг (Нельсон), Ватерлоо (Кинг Джордж) - в честь мест известных сражений в годы Отечественной войны 1812 года, а также острова Мордвинова (Элефант), Рожнова (Гибс), Михайлова (Корноулс), Шишкова (Кларене) - в честь российских адмиралов.

30 января 1821 года обнаружилось, что “Восток” нуждается в капитальном ремонте. Продолжать плавание в ледовых и штормовых условиях на шлюпе было опасно. Поэтому корабли экспедиции вынуждены были лечь на курс, ведущий на Родину. В итоге, пройдя за 751 день путешествия (из них ходовых - 527) около 50000 миль, “Восток” и “Мирный” вернулись в Кронштадт.

Результат экспедиции был впечатляющ: будучи величайшей арктической в XIX в., она совершила научный подвиг - открыла новую часть света (“ледяной континент”, “континент льда”), названную позже Антарктидой. К берегам этого материка русские моряки подходили девять раз, в том числе четырежды - на расстоянии 3-15 км. Участники экспедиции открыли 29 новых островов. Они впервые охарактеризовали примыкающие к материку крупные морские акватории, классифицировали льды Антарктиды.

Вместе с тем мы должны подчеркнуть ещё одну очень интересную подробность, касающуюся организованной и выполненной вполне успешно экспедиции.

Дело в том, что плавание Ф. Беллинсгаузена и М. Лазарева было составной частью большого научно-исследовательского предприятия - Арктико-Антарктической экспедиции 1819-1825 гг. - в целях географических открытий у Южного полюса и поиска Северного морского пути из Берингова пролива в Атлантический океан по плану, разработанному выдающимися мореплавателями И. Ф. Крузенштерном, А.Г. Сарычевым и О. Е. Коцебу.

В этом научно-исследовательском комплексе экспедиция Беллинсгаузена-Лазарева носила имя “южной дивизии” исследователей. Одновременно с нею - 3 июля 1819 года - вышла в море и “северная дивизия”: шлюпы “Открытие” под командованием капитан-лейтенанта М. Н. Васильева и “Благонамеренный” под командованием капитан-лейтенанта Г. С. Шишмарева. Они направились в Берингов пролив, чтобы дополнить к востоку и западу от него исследования, проведённые там русским флотом в прежние годы.

Эта экспедиция прошла от Берингова пролива к северу до очень вы-

соких широт (71°6' с.ш.). При этом наблюдения в Чукотском море выявили сильные течения к востоку, что неоспоримо доказывало: есть свободное сообщение между Тихим и Атлантическим океанами через Северный Ледовитый океан! Таким образом, Васильев с Шишмаревым опровергли выводы английских мореплавателей Джеймса Кука, Клерка, Кинга и Джеймса Бурнея, плававших в 1778-1779 гг., о вечном льде, закрывающем полярные моря, где, мол, за льдами находится либо земля, либо перешеек, соединяющий Америку с Азией.

Окончательную точку в проблеме так называемого “северного прохода” поставила арктическая экспедиция Фердинанда Врангеля, в 1820-1824 годах работавшая на северо-востоке Сибири. Прежде всего, Врангель дошёл до конца работы II Камчатской экспедиции, не обследовавшей район от устья р. Лены - мыса Большой Баранов до Берингова пролива. Затем, уже в полномочиях Колымской экспедиции, он прошёл к востоку от Колымы до Колючинской губы и доказал: перешейка между Азией и Америкой нет! Подтверждено предположение М. В. Ломоносова: “Северный Сибирский океан с Атлантическим и Тихим непрерывное соединение имеет”.

Вместе с тем Врангель развеял миф о так называемой “Северной матерой земле”. Пройдя по дрейфующим льдам 90 км к северу, он не обнаружил ничего. Отсюда вытекал вывод, что на 200-300 вёрст к северу от сибирских берегов между Колымой и мысом Шелагским матерой земли нет, но к северу от мыса Якан есть обширный остров. И впоследствии этот остров получил имя Врангеля.

Дополнена работа Врангеля была работой ещё двух крупных морских экспедиций того времени: Янской экспедиции П. Анжу (1820-1824 гг.), которой была открыта постоянная Великая Северная полынья в Северном Ледовитом океане, до сих пор являющаяся объектом научных исследований: почему даже зимой этот участок океана не замерзает. Вместе с тем Анжу сделал опись островов Малых и Больших Ляховских, Котельного, Фаддеевского, Земли Бунге и Новой Сибири. Сделав точную опись северного побережья Азии между реками Оленёк и Индигирка, Анжу сомкнул опись Ф. Врангеля, сделанную тем от Индигирки до Колючинской губы. А экспедиция А. П. Лазарева на бриге “Новая Земля” занималась изучением Баренцева и Карского морей (продолженное затем Ф. П. Литке).

Нельзя обойти вниманием сложившуюся в 20-м веке ситуацию на морях и океанах. В частности, северные побережья Тихого океана стали привлекать многочисленных браконьеров, авантюристов, иногда и откровенных грабителей всех наций и мастей. Чтобы пресечь их деятельность, прежде всего в российских водах, нужно было организовать территориальную охрану и защиту, прежде всего Русской Америки. Этим стали заниматься и моряки кругосветного плавания. Например, лейтенант Степан Хрущов на шлюпе “Аполлон” в 1821- 1824 гг. капитан 2 ранга Михаил Лазарев на фрегате “Крейсер”, капитан-лейтенант Отто Коцебу на шлюпе

“Предприятие” (1823 – 1826 гг.).

Решительная демонстрация ими Андреевского флага в далеких водах оказалась вполне убедительной. Такие походы проводились параллельно с географическими, научными, которые продолжались в эпоху правления Александра I.

Три кругосветки того времени показательны: в 1822 – 24 гг., капитан-лейтенант Андрей Лазарев на шлюпе “Ладога” совместно с фрегатом “Крейсер” и шлюпом “Аполлон”; в 1824 – 26 гг. – лейтенант Петр Чистяков на новом кампанейском судне “Елена”, а также капитан-лейтенант Фердинанд Врангель на военном транспорте “Кроткий” в 1825 – 27 гг. еще более утвердили Россию как великую морскую державу. Это подтверждено такими цифрами: с 1803 по 1825 год из Кронштадта в кругосветное плавание ушло 25 кораблей и судов, а с 1825 – по 1849 год – ещё 13.

Российский флот в это время стал уже океанским, а реальное влияние России в её тихоокеанских владениях перешло в более высокую категорию – стало геополитическим фактором. Вместе с тем росла и росла научно-исследовательская роль флота России.

В 1826-1829 гг. на шлюпе “Сенявин” совершил кругосветное плавание Фёдор Литке. Пройдя до восточного и юго-восточного побережья Чукотки, он описал берега Берингова пролива, о. Карачинский, северный берег полуострова Аляска, многие Алеутские острова, обследовал Каролинский архипелаг и Чукотку. Это была одна из наиболее плодотворных экспедиций и кругосветок XIX в. Её материалы были собраны в 2-х томах и атласе карт из 51 листа. Причём особая ценность была в навигационном описании Берингова пролива и Берингова моря.

В 1829-1831 гг. снаряжена была экспедиция в Охотское море, куда пошли корабли, возглавляемые А. Шаховским и П. Кузьминым. Шаховской обследовал Гижигинскую губу, а Кузьмин - Шантарские острова и юго-западное побережье материка.

Наконец, ещё одно наиважнейшее географическое открытие совершил капитан-лейтенант Геннадий Иванович Невельской, который 21 августа 1848 года вышел из Кронштадта на военном двухмачтовом транспорте “Байкал” и совершил переход на Дальний Восток. Эта экспедиция установила, что Сахалин - остров, что Татарский пролив и устье Амура судоходны.

Как следствие этого открытия было присоединение к России Приамурья и Приуссурийской области.

Всего же в первой половине XIX в. русскими моряками было совершено сорок плаваний из Балтийского моря в Тихий океан, да ещё множество судов Русско-американской компании и частных лиц выполняли довольно регулярно переходы в этот регион. Лишь некоторые из плаваний не были кругосветными. При этом обычно корабли шли на Тихий океан, обигбая мыс Горн, и так же возвращались. Большинство кораблей и судов оставались для охраны дальневосточных границ России и промыслов в

Русской Америке.

Надо заметить, что особенно часто кругосветки и дальние плавания совершались в первой четверти XIX века. Начиная с 1803 года, они следовали друг за другом почти ежегодно. Трижды в них участвовал будущий герой Наварина и командующий Черноморским флотом М. П. Лазарев. Среди участников кругосветок были известные впоследствии флотоводцы и исследователи - П. С. Нахимов, Ф. П. Литке, Ф. П. Врангель, декабристы К. П. Торсон, М. К. Кюхельбекер. В этих дальних плаваниях выдвинулась плеяда выдающихся русских мореплавателей - И. Ф. Крузенштерн, Ю. Ф. Лисянский, О. Е. Коцебу, В. М. Головнин, М. П. Лазарев, Л. А. Гagemейстер, М. Н. Васильев, Г. С. Шишмарев, Ф. П. Литке, Г. И. Невельской и другие.

Но мы были бы неправы, ограничив рассказ об исследовательской работе флота только приведенными фактами кругосветных и полукругосветных плаваний русских кораблей.

Постоянно и настойчиво велась соответствующая работа и на внутренних морях. В этом отношении показательны действия черноморцев. Надо заметить, что русские моряки, пришедшие на Черное море после длительного перерыва – уже в конце XVIII века, попали в довольно затруднительное положение. Каких-либо достоверных карт, даже северной части моря, не было. Достаточно заметить, что французская карта издания 1772 года, например, имела ошибки в нанесении береговой черты Черного моря в пределах 20 – 65 миль, Азовского – 40 миль, а устье Дона показано в 100 милях восточнее.

Недаром адмирал Д.Н.Сенявин писал по этому поводу: “Карта здешнего моря совсем негодна и плавание по ней за её неверностью производить нельзя: во уверение чего, если Ваше сиятельство прикажете положить суточное счисление пути моего на оную, то найти изволите, что я с кораблем своим шел не по воде, а степью”.¹

Уже в 1773 году на берега Севастопольской бухты из Балаклавы прибыла “описная партия” во главе со штурманом И.В.Батуриным, составившая “Карту Ахтиярской гавани с промером”. Затем, в 1783 году, корабельные офицеры под командованием капитана 1 ранга И.М.Одинцова, а также капитан-лейтенанта Берсенева расширили работы по промерам и описанию различных районов моря. Более 30 лет работал над уточнением карты Черного и Азовского морей управляющий депо карт лейтенант И.М.Будищев. В 1816 – 19 гг. опись и астрономическое определение приметных мест проводил Ф.Ф.Беллинсгаузен. В 1841 году издан “Атлас Черного моря” на основе результатов работы молодого гидрографа Е.Манганари в 1825 – 36 гг. И это было первой систематической описью

¹ Газета “Моряк” № 39 – 1987 г.

Черного моря, включившего 28 карт разных масштабов с указанием бере-

говой черты, рельефа местности, изобат, магнитного склонения, маяков и т.п.

В 1847-1851 гг. по указанию М.П.Лазарева проведена специальная экспедиция с участием будущих адмиралов Г.И.Бутакова и И.А.Шестакова, создавших “Лоцию Черного моря”.

В последующем свой вклад в изучение моря внесли будущий адмирал С.О.Макаров, ученые И.Б.Шпиндлер и Н.Д.Зелинский.

В довершение сказанного приведу еще один малоизвестный факт исследовательской деятельности флота.

В 1885 году корвет “Скобелев” (командир – капитан 2 ранга В.Благодарев), возвращавшийся в Кронштадт после двухгодичного плавания в морях Дальнего Востока и Тихого океана, получил приказ осмотреть юго-западный берег Африки севернее устья реки Оранжевая для изыскания удобных бухт для базирования на случай войны с Англией.

Две недели обследовал экипаж корвета более 700 миль побережья, посетив бухты Ангра-Пеквена, Готтентот, Спенсер, Уолфиш-бей, Илхео, а также рейд острова Ичабо и вход в бухту Елизабет. Были собраны сведения о климате, гидрографии, реках, животном и растительном мире, о местном населении, факториях германских и английских колонизаторов, уже прибиравших к рукам эту территорию – Намибию. Мичман этого корвета

И.П.Азбелев составил подробные лоцманские описания берега, бухт, заливов, островов... Кстати, именно эти данные помогли второй Тихоокеанской эскадре З.Рожественского в 1904 году при заходе в бухту Ангра-Пеквена для пополнения запасов угля и воды.

ГЛАВА VIII

ГРОЗА НА РУБЕЖАХ РОССИИ

(1-я пол. XIXв.)

1. Флот в сражениях со Швецией и Францией (1808-1814 гг.).

Начало XIX столетия принесло России не только обилие путешествий и экспедиций флота в дальние и ближние края земли и Мирового океана. Время это принесло России и серьезные военные испытания, новые кровавые схватки с другими странами, не прекращавшими борьбу за передел сфер влияния и рынка, за ослабление соперников. В 1805 году Россия примкнула к новой антифранцузской коалиции, включавшей Великобританию, Швецию, Австрию и Королевство обеих Сицилий, что обязывало её вступить в войну против Франции. Как оказалось, главная надежда новой коалиции заключалась в опоре её на вооружённые силы России и Австрии.

В общем-то “таскать чужими руками каштаны из огня” намеревалась

прежде всего верная своей излюбленной тактике Англия. Но в её расчёты вкралась ошибка: противостоящие друг другу силы (тем более при таком хитром раскладе потенциала) были явно неравны. Поэтому как ни был искусен и находчив русский генерал М. И. Кутузов в сражении под Аустерлицем, состоявшемся 20 ноября 1805 года, его доводы не сломили устоявшееся представление Александра I и австрийского генерала Ф. Вейротера о стратегии, по их мнению не требующей учёта манёвра противника и уточнения данных об обстановке. Лобовая тактика, лобовая стратегия снизили реальную силу российской армии (71000 солдат), объединённой с австрийской (15000 солдат). 73-тысячная армия Наполеона нанесла им поражение. В результате Австрия вышла из войны.

Тем временем создана была новая, Четвёртая коалиция против Франции, в которую вместе с Англией, Пруссией, Саксонией и Швецией в 1806 году вступила Россия. И опять в ходе не имевших общего плана военных кампаний в 1806-1807 годах она потерпела поражение. Это случилось 2 июня 1807 года в Фридландском сражении, когда русская армия генерала Л. Беннигсена, заняв невыгодную оборонительную позицию на берегу реки Алле, упустила момент удара по малочисленным пока войскам Наполеона, к которым спешила большая помощь. И только умелые и самоотверженные действия левого крыла русской армии генерала П. Багратиона спасли армию от полного уничтожения.

Большие потери, понесённые в этом сражении, заставили императора Александра I заключить тяжёлый и невыгодный для России Тильзитский мир (июль 1807 года). По этому договору Россия рвала отношения с прежним союзником - Англией, присоединялась к так называемой Континентальной блокаде, объявленной Францией Великобритании. В силу того, что Великобритания, в свою очередь, объявила Франции и её союзникам контрблокаду, условия соглашения для России оказались тягостными. Это не могло не привести, причём медленно, но верно, - к обострению отношений России и Франции. Но одновременно обострялись отношения и с ближайшими соседями. В частности, с Швецией. А это неминуемо вело к новой войне.

Между тем уровень готовности России к войне был явно недостаточен. Особенно заметно это было на примере флота, корабельный состав которого устарел и морально, и физически. Да и вообще отношение к флоту и людям флота со стороны власть предержащих стало ниже всякой критики. Резко ухудшилось отношение к офицерам и адмиралам, прекрасно проявившим себя в боевых действиях на Средиземном море и на своих плечах вынесшим все тяготы длительного плавания в далёких от Родины водах. Их заслуги были забыты. Их места беспардонно отдавались молодым, порой не очень грамотным в морском отношении людям, имевшим связи в верхах...

Показательна в этом отношении судьба двух прославленных адмиралов Российского флота - Фёдора Фёдоровича Ушакова и Дмитрия Никола-

евича Сенявина.

Первого - боевого адмирала, за долгую службу свою не ведавшего ни одного поражения, адмирала, прославившего Россию и Российский флот громкими победами у о. Фидониси (1788 г.), в Керченском сражении (1790 г.), у о. Тендра (1790 г.), мыса Калиакрия (1791 г.), в штурме о. Корфу (1799 г.) и др., по возвращении из Средиземноморья назначили командовать гребными судами и береговыми командами в Петербурге, чем глубоко оскорбили и обидели истинного моряка. Потому-то Ф. Ушаков в 1807 году и ушёл в отставку.

Что касается второго - Сенявин отличился в сражении при мысе Калиакрия (1791 г.), в штурме о. Корфу (1799 г.), возглавлял Адриатическую экспедицию русского флота в 1806-1807 гг. Однако, обладая решительным и самостоятельным характером, постоянно испытывал на себе ревнивое недоброжелательство и мелочную мстительность императора Александра I, не терпевшего “неудобного” адмирала.

Боевой адмирал, приведший в Средиземное море русскую эскадру и добившийся ряда побед в русско-турецкой войне 1806-1812 года, особенно в Афонском сражении (1807 г.), вынужденный с огромными трудностями и всяческими помехами выводить эскадру из Средиземноморья по именному указу Александра I, был назначен в итоге главным командиром Ревельского порта!..

Воистину - что имеем, то не жалеем, а потерявши - плачем. Так и здесь: обидев заслуженных адмиралов, вынуждены были обратиться к ним за помощью, когда настала лихая година для Родины.

А лихая година - война со Швецией - была не за горами. Конечно, вызвана она была стремлением России в условиях начавшейся войны (1807 г.) с Великобританией установить полный контроль над Финским и Ботническим заливами в целях обеспечения безопасности Петербурга. Да и Швеция поставлена была Тильзитским миром перед дилеммой: то ли присоединиться к Континентальной блокаде (как и Россия) и тем самым подставить свою морскую торговлю под удар британского флота, то ли пойти на конфликт с Россией... Густав IV выбрал последнее, хотя не был готов к войне.

Итак, ожидавшаяся гроза разразилась. В 1808 году началась война со Швецией. Она протекала вполне удачно для русской сухопутной армии, которая в феврале-апреле сумела занять всю Финляндию, бывшую тогда частью Швеции. В марте армия перешла по льду на территорию непосредственно Швеции...

В последующем снабжение войск подкреплением, вооружением и припасами было возложено на флот. С этой целью и использовались, прежде всего, купеческие суда, а для охраны их в навигацию 1809 г. были выделены 2 брига и фрегат “Богоявление Господне”, которым командовал капитан-лейтенант Ф. Л. Мендель. Тот, который в 1805 году участвовал в Трафальгарском сражении, будучи волонтером, и награжден был за прояв-

ленную при этом отвагу.

В этот период шведский флот имел численный и качественный перевес над русским. Однако всё это с лихвой перекрывалось мужеством и мастерством русских моряков. Так, 30 июня 1809 года, находясь в крейсерстве в Ботническом заливе, наблюдатели фрегата заметили 48-пушечный шведский корабль. Несмотря на явное превосходство шведов в количестве и калибре пушек (они имели 24-фунтовые пушки), командир “Богоявления Господня” принял решение вступить в бой. Внезапно на горизонте появилась шведская эскадра из двух 48-пушечных фрегатов и четырёх бригов. Пришлось отказаться от атаки и отойти.

Преследуемый противником, русский фрегат вошёл в узкий Вазаский пролив, который вынудил преследователей идти за ним строем кильватера. Это было выгодно русскому командиру, ибо позволило, переместив четыре пушки в кормовые порты, открыть огонь по головному преследователю, тогда как шведы не могли ответить ему огнём, так как не имели носовых орудийных портов.

Уже после нескольких залпов русские комендоры сбили форбрам-стенгу и лисели, повредили пять орудий головного шведского фрегата. Тот вынужден был выйти из боя. И тогда Ф. Л. Мендель, едва пройдя пролив, вплотную сблизился со шведским кораблём и вступил в ближний бой. Шведы вели беглый огонь, но он оказался бесприцельным, так как пороховой дым закрывал русский корабль. Русские же стреляли редко, но прицельно... Два с половиной часа продолжалось сражение, пока “храбростью, неустрашимостью и деятельностью вверенной ему команды привёл неприятельский корабль в несостояние продолжать бой”, - как говорилось в представлении героя к награде. Подоспевший к месту боя второй шведский фрегат не смог помочь атакованному, так как тотчас сам сел на мель. За ночь исправив все повреждения, русский фрегат с утра решительно пошёл было в атаку на ближайший шведский корабль, но все корабли шведской эскадры стремительно ретировались. Таков один из немногих эпизодов боёв на море в ту войну.

Русско-шведская война 1808-1809 годов, в которой участие флота не было масштабным, завершилась победой российского оружия. Следует подчеркнуть, что флот России, к началу боевых действий против Швеции имевший далеко не оптимальный состав, насчитывал всего 9 линейных кораблей, 7 фрегатов, 6 бомбардирских кораблей, 9 вспомогательных и 177 гребных судов. Корабельный флот базировался только на Кронштадт, а гребной - на Петербург, Роченсальм, Вильманstrand и Ригу.

Когда, в апреле 1808 года, русская армия заняла Свеаборг, в её руки попали два 28-пушечных шведских фрегата и целая флотилия из 110 гребных судов. Именно эту флотилию командование использовало затем для оказания помощи наступающим русским войскам. Отдельными отрядами её направили к Або. Шведы дважды атаковали эти отряды, стремясь разгромить их по отдельности, но получили отпор. Тогда, чтобы хотя бы пре-

градить путь русским гребным судам, шведы заняли выгодную позицию у Юнгферзунда в Абосских шхерах.

Против этой “засады” был выслан отряд судов под командованием капитана 2 ранга И. С. Новокшенова. Оставив в Рилакс-фьорде резерв из 11 судов, он с 14 судами подошёл к шхерам. 20 шведских канонерских лодок бросились на abordаж на оставшиеся в Рилакс-фьорде суда. Услышав гул перестрелки, завязавшейся у него в тылу, Новокшенов повернул на выручку. В результате, уничтожив три канлодки и два баркаса шведов, но и потеряв пять своих судов, русские моряки обратили врага в бегство...

В ходе таких вот малых стычек и боёв гребная флотилия русских постепенно вытеснила шведов из шхер на всём побережье от Выборга до Або и тем дала возможность транспортам без помех организовать доставку армии подкреплений и военных грузов.

Конечно, русско-шведская война 1808-1809 гг. не славится масштабным участием в ней флота, но вклад его в победу и специфичен, и неоспорим.

5 сентября 1809 года шведы вынуждены были заключить Фридрихгамский мирный договор, уступив по нему России Финляндию и Аландские острова...

Тем временем стало ясно, что союз России с Францией непрочен, что французский император Наполеон вынашивает планы, расходящиеся с интересами нашей страны. Он решил, что “путь к Англии (вечному своему противнику - прим. автора) лежит через Россию”.¹ Назревала война с Францией. В подтверждение этому в марте 1812 года русский посол в Стокгольме сообщил, что сильная эскадра французских канонерских лодок намеревается перейти Гольштинским каналом в Балтийское море, чтобы прикрывать левый фланг армии при её вторжении в Россию.

Нужно было готовиться к отпору врага не только на суше, но и на море. А поскольку корабельный флот России был тогда очень мал и слаб, возможности же канонерских лодок велики - эти мелкосидящие в воде суда могут ходить близко к берегу вне досягаемости линейными кораблями, являвшимися угрозой для безопасности Петербурга - царь срочно распорядился по флоту: “Его императорскому величеству благоугодно, чтобы для усиления гребного флота построено здесь было в течение двух месяцев 60 канонерских лодок... годных для перехода морем с десантными войсками”.²

Затем последовало “немедленное распоряжение, дабы состоящие во всех портах корабельного и гребного флота суда, к службе благонадёжные, были в совершенную готовность к плаванию ко времени ранней навигации” приведены. Вслед за этим был заключён тайный русско-шведский договор, по которому обе державы обязались выставить на мелких судах союзный корпус численностью около 50000 человек для дивер-

¹ История русской армии и флота. - М., Образование, 1913, т. 9, с. 107

² Архив морского министерства. Опись высочайшим повелениям 1812 г.

сий в тылу вражеских войск на берегах Балтики.

Россия усиленно и спешно готовилась к схватке с Францией. Самое же интересное заключалось в том, что правительство вдруг воспыало “горячей любовью к флоту”: посыпались щедрые посулы, указы и сообщения, поднимающие угасший воинственный дух моряков, воспалявшие любовь к Отчизне. С лихвой возвращено было доверие адмиралам “из иностранцев” - Грейгу, Кроуну, фон Моллеру, Тету. Лишь Ушаков и Сенявин так и остались в тени.

Флот России в то время имел всего 13 линейных кораблей, 17 фрегатов, 4 корвета, 2 бомбардирских корабля, 7 бригов и 30 малых судов; гребной флот насчитывал 550 гребных судов; транспортный имел 10 транспортов, 17 бригов и 100 малых судов.

Когда наполеоновские войска в июне 1812 года вступили в Россию, и 30-тысячный корпус Макдональда, форсировав Неман, направил дивизию пруссаков Граверта на Ригу, на их пути встал русский флот. Бомбардирские и канонерские лодки, заняв на реках Западная Двина (Даугава) и Болдерай форпосты, не допустили врага к переправам. Главный командир Рижского порта вице-адмирал Н. И. Шешуков почти ежедневно докладывал министру морских сил (адмиралу маркизу де Траверсе) о подвигах моряков. “Командующий шестью канонерскими лодками лейтенант Яновский”, - сообщал он в одном из докладов, - “рапортом донёс, что 16 июля неприятель, показавшийся на левом берегу Двины, в довольном количестве конницы и пехоты, следовавший по дороге к городу Риге, был отражён... пушечными выстрелами с канонерских лодок и английских четырёх военных ботов и принуждён в беспорядке обратиться в бегство...” “... 26 числа (июня - В. Г.) поутру... имел сражение с сделанными на берегу неприятельскими батареями и расставленными по берегу войсками; батареи... лодками № 15, 24, 32 были сбиты. В сражении сем отличились особенно командир лодки № 32 капитан-лейтенант Биршет, № 24 - лейтенант Рикорт, мичманы Глотов и Борисов...” - сообщалось в другом докладе.

При взятии города Митава, по донесению контр-адмирала фон Моллера, на редкость согласованно действовали гребной флот, имевший 120 судов, и армия. При этом они проявляли смелость и изобретательность.

“... 14 сентября при очищении от врага нижней части Западной Двины, флотилия канлодок и судов, вооружённых карронадами, в Бильдринсгофе переправила на левую сторону реки колонну сухопутных войск, вошла в оставленный врагами Шлок, там посадила десантников на канлодки, а конницу и артиллерию на специально приспособленные барки и, несмотря на сильный ветер, в назначенный срок прибыла в Калинец, где высадила войска, выставила форпост из 4 канлодок и двинулась к Митаве. Прорывались сквозь плотный огонь береговых батарей, через устроенные на фарватере боны и подводные рогатки с железными шпиками... 17 сентября флотилия, соединясь с сухопутными войсками, разбила противника и освободила Митаву - средоточие французского управления в Курлян-

дии...”¹

При угрозе захвата Риги подоспела на помощь эскадра вице-адмирала Тета - 8 линейных кораблей, 3 фрегата, 1 бриг, несколько мелких судов, перебросившая из Свеаборга на кораблях корпус генерала Штейнгеля - 15000 солдат. Цена этого подвига велика.

“Без Риги события на Западной Двине развернулись бы, по всей вероятности, не столь благоприятно для русской армии; если бы у Макдональда не были связаны руки этой крепостью и он мог бы со всеми своими силами обрушиться против фланга графа Витгенштейна, то последнему едва ли удалось бы отстоять направление на Петербург в столь критический момент войны.”²

Флотом велись и другие боевые операции. Так, 19 августа 1812 года отряд кораблей (фрегат “Амфитрида”, корвет “Ла-Шарлотта”, бриги “Феникс” и “Меркурий” с 2 шхунами, 2 пакетботами и транспортом с войсками) под командованием капитана 2 ранга Тулутьева прибыл к Данцигу для его блокады. До 4 сентября велась бомбардировка крепости и города с демонстрацией высадки десанта. Это воздействовало на ход боевых действий в Прибалтике. Французы вынуждены были оттянуть из Мемеля и Пиллау часть войск, что ослабило корпус Макдональда под Ригой, шедший на Петербург.

Впоследствии, в кампании 1813 года, под Данцигом действовала гребная флотилия, на этот раз возглавляемая капитаном 1 ранга Л. П. Гейденем (63 канлодки и 13 других судов): она бомбардировала крепость, чем помогла взятию Данцига.

Вместе с тем русский флот спасал Англию от готовящейся высадки наполеоновских войск в Ирландию. Он удерживал французский флот, имевший в строю 38 линейных кораблей и много других судов, от активных действий на Балтике, так как тот вынужден был готовиться прикрывать переход коалиционного десанта Ла-Маншем. С этой целью ещё 15 октября 1812 года эскадра вице-адмирала Е.Е. Тета (10 линейных кораблей, 5 фрегатов, 1 корвет, 1 бриг и несколько других судов) вышла из Кронштадта в Англию. Одновременно из Архангельска отправлена была эскадра вице-адмирала Р. В. Кроуна (3 линейных корабля). В районе Шетландских островов она попала в жестокий шторм. Все корабли получили повреждения, а линкор “Всеволод” даже вынужден был зайти в Фридрихсверн, где и был выведен из кампании. Остальные дошли до Кронштадта, где после ремонта и снабжения вошли в состав новой эскадры (7 линейных кораблей и 3 брига), отправляющейся на соединение с эскадрой Е. Тета.

12 ноября 1812 года в проливе эскадры соединились и прибыли в

¹ Фриман Л. Значение крепостей для обороны России (по опыту Отечественной войны 1812 года)- СПб, 1912 г.

² Фриман Л. Значение крепостей для обороны России (по опыту Отечественной войны 1812 года)- СПб, 1912 г.

устье реки Темзы, где к ним присоединились ещё 2 линейных корабля бывшей эскадры Д. Сенявина, хранившиеся здесь с 1808 года.

Русская эскадра под командованием вице-адмирала Е. Тета совместно с английским флотом осуществляла до конца войны блокаду французских и голландских берегов. Нередко она высаживала десанты.

Особенно же русские моряки отличились при осаде приморских крепостей, в бою с французской эскадрой при Флиссенгене, при высадке десанта (свыше 3000 матросов и офицеров) на остров Бевеленд в устье реки Шельды.

Только в 1814 году наша эскадра вернулась на Родину в Петербург, заодно доставив из французских портов полки русской гвардии, победоносно завершившей свой боевой поход на чужбину. Кстати, воевала и русская морская пехота. В частности, во многих боях проявили себя моряки 75-го Черноморского флотского экипажа и учреждённый в 1810 году Гвардейский флотский экипаж (около 500 офицеров и матросов), входивший в армию генерала М. Барклая-де-Толли. Доныне помнятся лихие атаки моряков в начале войны у Витебска, при отходе армии к Москве. Превосходно показали себя они при преследовании французов до самого Парижа. Особый вклад моряков был в сражении при Кульме (16-18 августа 1813 года), когда моряки в составе 1-ой Гвардейской дивизии генерала А. П. Ермолова отражали атаку за атакой, и добились победы, за что удостоены были Георгиевского знамени с надписью “За оказанные подвиги в сражении 17 августа 1813 года при Кульме”.

Отличился Гвардейский экипаж и при взятии Парижа в марте 1814 года. А 75-й Черноморский флотский экипаж (410 офицеров и матросов), постоянно шедший в авангарде Дунайской армии адмирала П. В. Чичагова, нёс понтонную и инженерную службу. Он участвовал в ряде сражений 1811-1814 гг., особенно проявив себя весной 1813 года при осаде и взятии крепости Торн. Именно тогда его командир капитан 2 ранга Дорт вооружил на Висле 6 канлодок, которые успешно содействовали сухопутным войскам в нескольких сражениях. Таков был боевой вклад русских моряков в годы Отечественной войны.

Но нельзя не видеть и вклад иного рода, внесённый моряками в русскую жизнь. Как солдаты, так матросы и офицеры, пройдя с боями через всю Европу, увидели иную жизнь, иную систему взглядов и отношений в разных странах. Их глазам предстало прежде всего более демократичное, цивилизованное общество, где народу предоставлены определённые права и гарантии. Здесь, за рубежом, пробудилось политическое самосознание вчерашних бойцов. Им хотелось быть уверенными, что теперь-то в жизни русского народа должны наступить благие перемены. Однако на деле крепостнический гнёт ещё более ужесточился, усилились гонения за свободомыслие.

Неудивительно, что стало нарастать прогрессивное освободительное движение, появились тайные революционные общества, в частности -

“Союз спасения” (1816 г.), “Северное тайное общество” (Петербург, 1821 г.), в котором, кстати, оказалось немало офицеров-балтийцев. В их числе капитан-лейтенанты Н. А. Бестужев, К. П. Торсон, лейтенанты А. П. Арбузов, Н. А. Чижов, М. К. Кюхельбекер и другие. Надеюсь, что “плохого” царя можно свергнуть путём военного заговора, без помощи народа, они 14 декабря 1825 года вывели войска на улицу, отказавшись принять присягу новому царю Николаю I, и потребовали введения в стране конституции.

Активное участие в этих событиях принял Гвардейский флотский экипаж. 1160 моряков вышли на Сенатскую площадь. Пассивное долгое “стояние” на площади ничего не дало. Не в пример восставшим, царь оказался более решительным. Загрохотали пушки, грянули ружейные залпы. Сотни человек были убиты и ранены. Тысячи впоследствии осуждены, в том числе и на смертную казнь, отправлены в Сибирь на каторгу или в “горячие” точки страны, на войну.

Восстание декабристов окончилось неудачей. Однако это уже было первое открытое военное выступление против самодержавия и крепостного права. Несколько десятилетий потом его идеи вдохновляли русских революционеров, закаляя и готовя их к решительному выступлению.

2. Русско-турецкая война 1827-1829 годов.

В первой половине XIX в. усилилось национально-освободительное движение народов Европы. В 1821 году восстал народ Греции, уже почти 300 лет стонавший под гнётом Турции. Султан обратился за помощью к египетскому паше. Войска и флот Турции и Египта начали истреблять греческое население, жечь их сёла, разрушать города.

Героическая борьба греков вызвала симпатии русского народа. Царское правительство решило помочь грекам, добиваясь их автономии, а заодно ослабить давнего своего противника - Турцию, и укрепить своё влияние на Балканах и Ближнем Востоке.

Под нажимом общественного мнения Англия и Франция тоже вынуждены были поддержать Россию в греческом вопросе. Ими был разработан договор, по которому Греция получала государственную самостоятельность, но оставалась под верховной властью султана и платила ежегодную подать. А чтобы оказать определённое воздействие на Турцию, решено было послать в Средиземное море эскадры России, Англии и Франции.

К сожалению, как и во времена Екатерины II при организации 1-й Архипелагской экспедиции, когда оказалось, что нечего, по сути, посылать в море – флота почти нет, так случилось и сейчас.

Николай I, вступивший на престол в 1825 году, с сожалением записал: “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 офицеры; и пахари под име-

нем матросов, в корабельные экипажи сформированные, могут составить флот, то мы его имеем...”

Однако приходилось изыскивать любые возможности, приспособлять оставшиеся после славных походов второй Архипелагской экспедиции корабли, чтобы выполнить исторические предназначения, призванные прославить Россию и её флот. Как говорится, “с бору да по сосенке” были собраны наличные корабли.

Началась уже 3-я Архипелагская экспедиция. Началась с того, что 10 июня 1827 года в Англию из Кронштадта вышла эскадра вице-адмирала Д. Н. Сенявина (9 линейных кораблей, 7 фрегатов, корвет и 4 брига), из которых по прибытии на Портсмутский рейд адмирал выделил 4 линкора, 4 фрегата, 4 брига и корвет для следования в Средиземноморье. Командовал этой эскадрой контр-адмирал Л П Гейден. Уже 1 октября эскадра соединилась с союзными эскадрами в Ионическом море для совместных действий.

Итак, 24 июня 1827 года между Россией, Англией и Францией был заключён Тройственный трактат посредничества в решении греческого вопроса. К этому времени положение греков было катастрофическим: турецко-египетские войска и флот наносили Греции поражение за поражением. Уже пали Афины. К моменту подхода союзной эскадры турецко-египетский флот находился в Наваринской бухте (у западного побережья острова Мельпоннес).

Союзники потребовали от турок прекратить боевые действия, но те не приняли ультиматум. Их флот - 3 линейных корабля, 33 фрегата, 30 корветов, бригов и брандеров с 2200 орудиями¹ - стоял в бухте полукругом в 3 линии. Фланги его прикрывали мощные береговые батареи. Кроме того в глубине бухты стояли 50 купеческих судов и транспортов, имевших по 10-20 пушек.

Союзная эскадра - 10 линейных кораблей, 10 фрегатов, 7 бригов с 1276 орудиями - под общим командованием английского вице-адмирала Э. Кодрингтона решила войти на рейд. Желая сохранить свои корабли и подставить под огонь врага корабли русские, Кодрингтон разработал диспозицию, по которой в бухту надо было войти двумя колоннами: левая - русская (3 линейных 74-пушечных корабля “Азов”, “Иезекииль” и “Александр Невский”, 84-пушечный линкор “Гангут” и 4 фрегата - “Константин”, “Проворный”, “Кастор” и “Елена” - всего 446 орудий); во второй колонне, правой, - эскадры Кодрингтона и французская (контр-адмирала де Риньи) - 6 линкоров, 5 фрегатов и 7 других судов (830 орудий). Русским кораблям противостояли 11 кораблей первой линии и 40 во второй и третьей. Против англо-французов было только 10 кораблей первой линии и около 20 во второй и третьей. К тому же Кодрингтон приказал не открывать огонь без его сигнала.

¹ Военно-морской словарь. - М.: Воениздат, 1990, с. 264

В 11.00 8 октября обе колонны начали движение в бухту, причём русская эскадра оказалась под ветром, т. е. в более стеснённых условиях для маневра. К 13.00 англо-французская колонна вошла и стала на якорь по диспозиции. Но турки огня не открывали. Зато, как только в бухте появились корабли под андреевским флагом, заговорили турецкие пушки и с кораблей, и с береговых батарей, и из крепости. Однако русские пушки молчали, пока не заняты были места кораблями согласно приказу.

Первым ответил на огонь флагман российской эскадры “Азов”, которым командовал М. П. Лазарев. Осыпаемый со всех сторон картечью, ядрами и пулями, окутанный густым удушливым дымом, он прокладывал себе путь среди турецких брандеров и, ведя мощную всеразрушающую стрельбу, подошёл на пистолетный выстрел к линии врага, стал на якорь, убрав паруса, ещё более усилив прицельный огонь. Сначала он нанёс крупные повреждения фрегату турецкого флагмана Тахир-паши, и тот выбросился на берег. Затем уничтожил другой фрегат. И, наконец, потопил новый флагманский корабль, на этот раз линейный корабль, и два корвета. Пять кораблей!!! Затем, ведя одновременно бой с пятью фрегатами и несколькими судами второй и третьей линии, “Азов” помог попавшему под сильный огонь египетского флагмана Мухарем-бея английскому флагману “Азия”. За полчаса орудия “Азова” разбили корму “египтянина”, подожгли его, после чего тот взорвался. Правда, досталось и “Азову”. Он получил 153 пробоины, в том числе 7 ниже ватерлинии. У него были сбиты все 3 мачты и убит 91 человек.

И другие русские корабли сражались героически. Линкор “Иезекииль” атаковал 54-пушечный фрегат и много малых судов второй и третьей линии, а уничтожив фрегат, заставил спустить флаг остальных. “Александр Невский” вёл бой с 58-пушечным фрегатом и двумя корветами, принудив фрегат к сдаче. Одновременно он громил батареи острова Сфактерия. К концу боя русская эскадра разгромила весь центр и правый фланг вражеской линии. Турецко-египетский флот был практически уничтожен. Он потерял более 60 кораблей, в том числе 3 линкора, 9 фрегатов, 24 корвета, 14 бригов, около 20 транспортов и брандеров, при этом погибло 7000 человек. Союзники не потеряли ни одного корабля. Русская эскадра потеряла 59 человек убитыми и 139 человек ранеными (соответственно англичане 79 и 205, французы - 43 и 141). “... Русские моряки дрались как львы против многочисленного, сильного и упорного неприятеля...”, - доносил контр-адмирал Л. Гейден.

За этот бой линейный корабль “Азов” впервые в истории русского флота получил кормовой Георгиевский флаг. В Наваринском сражении отличились будущие адмиралы-лейтенант П. С. Нахимов, мичман В. А. Корнилов, гардемарин В. И. Истомин. Наваринская победа не только ускорила победное завершение национально-освободительного движения греков, но и поражение Турции в новой русско-турецкой войне 1828-1829 годов, спровоцированной усилиями Франции и Англии.

Следует рассказать о двух эпизодах противоположного свойства, имевших место на Черноморском флоте в ходе этой войны.

С началом военных действий русская эскадра, усиленная прибывшим с Балтики отрядом кораблей контр-адмирала П.И. Рикорда, блокировала Дарданеллы, препятствуя выходу из пролива турецких судов с десантом против греков. И блокада эта продолжалась до самого конца войны - сентября 1829 года. Однако в Чёрном море у Анатолийских берегов произошло в мае 1829 года событие, очернившее славу Российского флота: допустив бесчестие, сдался в плен туркам экипаж совсем нового, лёгкого на ходу фрегата “Рафаил” во главе с капитаном 2 ранга С. Стройниковым. В военном суде позже командир объяснил это тем, что, мол, “нижние чины” воспротивились обороняться до последней крайности. На деле же их никто о том не спрашивал. Государственная следственная комиссия установила, а суд приговорил за это офицеров “Рафаила” к смертной казни, заменённой позже разжалованием в матросы.

По поводу этого случая Николай I писал главному командиру Черноморского флота адмиралу А. Грейгу: “Пребываю в надежде, что неустрашимый флот Черноморский, горя желанием смыть бесславие фрегата “Рафаил”, не оставит его в руках неприятеля. Но когда он будет возвращен... то, почитая фрегат сей недостойным носить флаг русский... предать оный огню”. Это и было сделано П. Нахимовым - огнём его линейного корабля “Императрица Мария”.

А второй случай - антипод первому. 14 мая 1829 года, находясь в крейсерстве у пролива Босфор, 18-пушечный бриг “Меркурий” (командир - капитан-лейтенант А. И. Казарский), шедший с двумя другими нашими судами, встретил турецкую эскадру из 6 линейных кораблей, 2 фрегатов, 2 корветов, брига и 3 тендеров. Два более быстроходных наших корабля оторвались от противника, а “Меркурий”, прикрывший их, настигли 100-пушечный линейный корабль капудан-паши и 74-пушечный линейный корабль под адмиральским флагом.

Командир брига созвал военный совет: что делать? Взявший слово первым самый младший по чину поручик корпуса флотских штурманов И. Прокофьев предложил вступить в бой, а в случае угрозы захвата противником сцепиться с ближайшим вражеским кораблём и взорваться вместе с ним. Все офицеры поддержали поручика. Это решение одобрил и экипаж.

Около 4 часов длился неравный бой: пользуясь слабым ветром, Казарский искусно маневрировал, ускользая от прицельных залпов врага, зато сам осыпал вражеские корабли градом ядер, уничтожая при том рангоут и такелаж, чтобы лишить их скорости и манёвренности. В конце концов, турецкие корабли отказались от боя и преследования. Получивший 22 пробоины корпуса и свыше 290 повреждений рангоута, такелажа и парусов, “Меркурий” вышел победителем в беспрецедентном в истории морских войн бою. Экипаж потерял только четверых убитыми, восемь - ранеными.

Один из турецких офицеров, участников того боя, писал впослед-

ствии: “Если в великих деяниях древних и наших времён находятся великие подвиги храбрости, то сей поступок должен все иные помрачить и имя сего героя достойно быть начертанным золотыми буквами на храме славы: он называется капитан-лейтенант Казарский, а бриг - “Меркурий”.

Родина отметила героев: весь экипаж был награждён, а корабль удостоен кормового Георгиевского флага, как и отличившийся в Наваринском сражении линейный корабль “Азов”.

После победного завершения войны, по Адрианопольскому мирному договору 1829 года, укрепились позиции России на Ближнем Востоке, хотя соперничество оставалось.

Стоит подчеркнуть, что с окончанием войны основная часть русской эскадры вернулась на Балтику, а отряд из семи кораблей под командованием контр-адмирала П. Рикорда ещё до середины 1833 г. оставался в Архипелаге, помогая греческому правительству и охраняя русскую морскую торговлю в этом регионе, тесно блокируя Дарданеллы и турецкое побережье.

Из этого периода жизнедеятельности Российского флота представляет интерес нерядовое событие - оказание помощи вчерашнему врагу России в ходе так называемой экспедиции в Босфор.

3. Экспедиция в Босфор.

Два года спустя после заключения Адрианопольского мира, в октябре 1831 года, египетский паша Мехмет-Али, стремившийся к созданию обширной арабской империи и к захвату султанской власти, решил воспользоваться поражением Турции и поднял против неё мятеж, переросший в войну. Войска Египта под командованием Ибрахим-паши заняли Сирию и Ливан, затем вошли в пределы Анатолии. В декабре 1832 года, разгромив наголову турецкую армию, египетские войска двинулись к столице Турции, почти не встречая сопротивления.

Трудное положение султанского правительства ещё более осложнилось тем, что в разных районах Турции вспыхнули восстания, инспирированные Египтом. И тогда турецкий султан обратился за помощью к европейским державам. Однако везде он встретил отказ, даже от лучших своих “друзей” - правительства Англии. Оно, как и правительство Австрии, ограничилось лишь обещаниями. А вот Франция, давно связанная с Египтом, открыто поддержала Мехмет-Али.

Военные успехи, а особенно далеко идущие планы египетского паши вызвали беспокойство в правящих кругах России. Царское правительство опасалось, что на развалинах Османской империи возникнет сильное государство, находящееся под влиянием буржуазной Франции.

Вот почему Россия решила выступать на стороне султана Махмуда II и предложила ему помощь. Одновременно Черноморский флот и специально выделенный 11-тысячный армейский корпус получили приказ гото-

виться к походу в Константинополь. Вместе с тем, чтобы задержать дальнейшее развитие военных действий между Египтом и Турцией, Николай I выступил посредником между султаном и египетским пашой. Он намеревался примирить враждующие стороны. Эта попытка не удалась. Египетские войска продолжали продвигаться к Константинополю. И тогда вступил в действие план российской стороны.

8 февраля 1833 года к Босфору подошла эскадра в составе 4 линейных кораблей, 3 фрегатов, 1 корвета и 1 брига под командованием контр-адмирала М. П. Лазарева.

Войдя в пролив, эскадра стала на якорь у Бююкдере. Вскоре к ней присоединились ещё два отряда русских кораблей под командованием контр-адмиралов М. П. Кумани и И. И. Стожевского. 25 марта с кораблей были высажены на берег находившиеся на их борту войска. Они расположились лагерем в местечке Хюнкяр-Искелеси (Ункяр-Искелеси).

К концу апреля 1833 года русское командование сосредоточило в этом районе довольно большие силы: 10 линкоров, 5 фрегатов, 2 корвета, 1 бриг, 2 бомбардирских судна и 2 парохода (1250 орудий) и армейский корпус числом до 11000 человек.

В чём заключалась задача этих сил? Прежде всего, эскадра М. П. Лазарева должна была защищать Константинополь от египетских войск, а также имеющимися средствами препятствовать попыткам египетского флота занять Дарданеллы. Наконец, им надлежало оказывать помощь турецкому правительству в Чёрном и Мраморном морях, а также в проливах. При этом Лазарев получил указание отклонять любые возможности домогательства турецкого правительства по использованию эскадры в Архипелаге против греков.

С прибытием русской эскадры в Босфор египетская армия приостановила наступление. Западные державы, встревоженные действиями России, решили тоже оказать давление на Египет с тем, чтобы заключить мир. А одновременно пытались заставить Турцию потребовать вывода русских войск и кораблей из Босфора.

Махмет-Али вынужден был пойти на примирение. В апреле 1833 года он заключил с султаном соглашение, по условиям которого получил в наследственное управление Египет и Сирию. При этом он обязался формально признать власть султана и вывел свои войска из Анатолии.

26 июня 1833 года в местечке Ункяр-Искелеси Россия и Турция подписали союзно-оборонительный договор, вошедший в историю под названием Ункяр-Искелесийского договора.

Он был заключён на 8 лет. Им подтверждалась нерушимость условий Адрианопольского трактата и всех прежних русско-турецких договоров. Со своей стороны Россия обязалась оказывать Турции необходимую помощь своими сухопутными и морскими силами. Турция же обязывалась по требованию русского правительства закрывать проливы для всех иностранных кораблей, кроме русских.

Заключение Ункяр-Искелесийского договора было новой победой русской дипломатии. Он позволял России в случае войны закрыть доступ к проливам для вражеских флотов. Договор свидетельствовал о значительном усилении позиций и влияния России на Ближний Восток.

Необходимо подчеркнуть особо, что в период похода эскадры в Босфор М. П. Лазарев проявил себя не только выдающимся флотоводцем, но и тонким, проницательным дипломатом. Он сумел установить с турецким правительством довольно тесные деловые отношения. Султан даже дважды присутствовал на смотре русской эскадры. Если вначале он опасался пребывания эскадры и войск России у Босфора, то вскоре убедился, что в отличие от колонизаторских планов европейских держав они действительно помогают Турции отвести нависшую над ней угрозу. Высоко оценивая эту миссию, султан наградил всех русских офицеров золотыми медалями, “нижних чинов” - серебрянными, а генералов - золотыми с бриллиантами. М. П. Лазареву была вручена золотая медаль, специально выбитая, а также портрет султана в бриллиантах.

28 июня 1833 года, спустя два дня после подписания Ункяр-Искелесийского договора, силы русской экспедиции отбыли из Турции к родным берегам.

Экспедиция в Босфор имела стратегическое значение. Она помогла Турции в борьбе с Египтом. Россия же, добившись закрытия Босфора и Дарданелл для иностранных кораблей, обеспечила безопасность своих южных границ.

4. Крымская война 1853-1856 годов.

В середине XIX в. Россия продолжала оставаться феодально-крепостническим государством, всё более отстающим в экономическом и политическом развитии от капиталистических стран Западной Европы. При крепостном строе не могла быстро развиваться промышленность. Внутреннее социально-экономическое и политическое положение царской России всецело определяло её внешнюю политику.

Кроме политико-экономических предпосылок возникновения нового восточного кризиса существовали ещё и политические обстоятельства, способствующие его развитию. По мере того, как в Турецкую империю проникало влияние западных держав, в первую очередь Англии и Франции, перед царской Россией возникала опасность, что выход из Чёрного моря в Средиземное (проливы) перейдёт из рук слабой Турции под фактический контроль сильного европейского государства (Англии, Франции).

Французский император Наполеон III победоносной войной с Россией хотел упрочить свое положение на троне. Английское правительство, заявляя, что начинает “битву цивилизации против варварства”, защищая слабую Турцию от России, на деле имела иные цели: лишить Россию влияния на жизнь Европы, ослабить её позиции на Балканах и Ближнем Во-

стоке. Более того, английский министр Г. Дж. Пальмерстон говорил о необходимости расчленения России, отторжения от неё Крыма, Кавказа, Польши, Финляндии.

К сожалению, политика Николая I потерпела крах. Он, основываясь на лживо-благополучных донесениях своих дипломатов в Лондоне, Париже, Вене и Берлине, посчитал, что находится на вершине могущества и может всерьёз заняться наследством “больного человека”, как он называл Турцию.

Таким образом, начиная войну с Россией, англичане и французы преследовали далеко идущие цели. Они замыслили не только уничтожить русский Черноморский флот, но и отторгнуть от России в пользу Турции Кавказ, Крым. Ряд других территорий передать Австрии, Пруссии и Швеции в награду за их участие в войне на стороне антирусской коалиции.

Турция с помощью союзников хотела отторгнуть от России Крым и Кавказ. Под предлогом оказания единоверцам-мусульманам помощи, она и начала войну против России в октябре 1853 года. Главным районом действий оказались Чёрное море, Крым, Севастополь.

Не рассматривая в целом соотношение вооружённых сил России, Англии, Франции и Турции, подчеркнём только соотношение их флотов. Россия имела 25 парусных линкоров, 7 парусных и 11 паровых фрегатов, 5 парусных и 12 паровых судов меньших размеров. Англия имела 19 парусных и 11 паровых линейных кораблей, 50 парусных и 32 паровых фрегата, 67 парусных и 71 паровой корабль меньших размеров. Франция имела 25 парусных линейных кораблей, 38 парусных фрегатов и более 100 судов вспомогательного флота. Турция имела 7 парусных кораблей, 6 парусных и 6 паровых фрегатов, 24 судна меньшего размера.

В целом военно-экономический потенциал России позволял вести войну с более отсталой Османской империей. Но он был явно недостаточен, чтобы воевать с Англией и Францией.

Тем более, если рассмотреть соотношение сил в зоне непосредственных военных действий: Черноморский флот в тот период имел всего 14 линейных кораблей, 6 фрегатов, 4 корвета, 12 бригов, 7 пароходофрегатов, 32 транспорта, 24 малых парохода, 54 парусных и 28 гребных судов. 13 кораблей строились и ремонтировались.

Поводом к войне послужил спор за обладание “святыми местами” в Палестине. В феврале 1853 года Николай I отправил в Стамбул своего чрезвычайного посла А. С. Меншикова, который потребовал от турецкого правительства признания права русского императора на покровительство порабощённых народов. Но в мае 1853 года Турция отвергла русский ультиматум и разрешила вход в пролив Дарданеллы англо-французской эскадре.

21 июня (3 июля) 1853 года Россия разорвала дипломатические отношения с Турцией, ввела войска в Дунайские княжества - Молдавию и Валахию. Султан Абдул Меджид потребовал вернуть эти княжества...

Начавшаяся 4 (16 октября) война шла с переменным успехом, пока ещё не вступили в войну союзники Турции, а боевой дух и военная мощь была на стороне России. Но, поддерживая Турцию, союзники ввели объединённую эскадру в Мраморное море. Англия и Франция предоставили к тому же Турции большой финансовый заём.

Руководимый талантливыми флотоводцами П. С. Нахимовым и В. А. Корниловым, русский флот начал боевые действия на Чёрном море. Прежде всего, - чтобы предотвратить переброску морем турецких войск на Кавказское побережье. Однако Нахимов, крейсируя по Чёрному морю вдоль Анатолийского побережья, более всего находился у входа в пролив Босфор. Он знал, что основные силы флота турок могут в любой момент войти в Чёрное море. Именно поэтому, понимая стоящую задачу шире, он настойчиво искал встреч с турецким флотом. В одном из своих приказов командирам кораблей он выразил это словами: "... в случае встречи с неприятелем, превышающим нас в силах, я атакую его, будучи совершенно уверен, что каждый из вас сделает своё дело".

И встреча такая состоялась уже 11 ноября, когда Нахимов всего с тремя кораблями обнаружил у Синопа турецкую эскадру из 7 фрегатов, 3 корветов, 2 вооружённых пароходов, 2 военных транспортов и 2 брига, стоящую полукругом в бухте, под прикрытием 6 береговых батарей. Подождав подмогу, Нахимов атаковал врага. Войдя в бухту двумя колоннами (правая, наветренная, под его флагом, а левая под флагом контр-адмирала Новосильского), он обрушил на открывших огонь турок шквал ядер и бомб, при этом особенно используя свойства бомбических орудий.

Его флагманский линейный корабль "Императрица Мария" уничтожил два фрегата. Корабль "Великий князь Константин" - 2 фрегата, выбросившиеся потом на берег... Всего в 4-часовом ожесточённом бою турки потеряли 15 кораблей, 4 батареи, более 3000 убитыми, несколько сот - пленными. Только один пароход "Таиф" под флагом главного советника турецкого флота англичанина адмирала Слэда вырвался из кольца. Русские же, не потеряв ни одного корабля, имели убитых 38 и раненых - 235.

Надо отметить, что всего неделей ранее произошёл ещё один знаменательный бой, ознаменовавший наступление новой эпохи во флоте. 5 ноября наш пароходо-фрегат "Владимир" с вице-адмиралом Корниловым на борту в районе Пендеракли обнаружил 10-пушечный турецкий пароход "Перваз-Бахри". Первая встреча военных пароходов превратилась в ожесточённый бой, длившийся три часа. Искусно маневрируя и умело используя имеющиеся на "Владимире" орудия, его командир капитан-лейтенант Г. И. Бутаков вынудил турецкий пароход спустить свой флаг. Так завершился первый в истории флота и войн бой пароходов. В нём показал своё искусство будущий известный русский адмирал и создатель тактики парового военного флота Григорий Иванович Бутаков.

Высоко оценивая действия экипажа "Владимира", вице-адмирал В.А.Корнилов 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 служит разрушение, ими произведенное, на неприятельском судне”.¹

Приведём ещё один малоизвестный факт боевого столкновения до Синопского сражения. 9 ноября 1853 года, ночью, русский фрегат “Флора” (командир капитан-лейтенант А.Н.Скоробогатов), крейсировавший у Кавказского побережья, обнаружил в 12 милях от мыса Пицунда три турецких парохода. Они, как выяснилось позже, имели 6 десятидюймовых, 12 тридцатишестифунтовых, 44 восемнадцатифунтовых орудий, и находились в более выгодном положении. Тогда “Флора”, уклоняясь под ветер, открыла продольный огонь всем левым бортом. Турки вынуждены были отойти. Тем временем экипаж “Флоры” заделал полученную пробоину. Но через 10 минут турецкие пароходы снова сблизилась с фрегатом. Применив всё мастерство, командир в течение получаса отстреливался. И снова турки уклонились. Так продолжалось более четырех часов, пока, на расвете, турки не заметили беззащитную русскую шхуну “Дротик”, за которой бросились сразу два парохода. А оставшийся флагманский пароход в это время получил такие повреждения от “Флоры”, что те два парохода вынуждены были поспешить к нему на выручку, взяли его на буксир и покинули место боя.

Мастерство и слаженные действия экипажа “Флоры” позволили фрегату получить только две пробоины, а убитых и раненых на нём не было.

Подвиг этот был отмечен орденами у девяти офицеров и Георгиевскими крестами у пяти матросов. Командиру пожаловали чин капитана 2 ранга.²

Синопская победа показала превосходство военно-морского искусства русских, мужество и выучку моряков России. В то же время она явилась блестящим финалом многовековой истории парусного флота, ибо на смену парусникам уже пришли пароходы.

Дальнейшие события войны развивались по другому сценарию.

В феврале 1854 года Великобритания и Франция ввели в Чёрное море свои корабельные силы. В ответ на это Россия объявила Франции и Великобритании войну. Начался второй этап Крымской войны, в основном сухопутный.

Весной русские войска, форсировав Дунай, овладели рядом турецких крепостей. Но Австрия в июле 1854 года, угрожая войной, потребовала от русского правительства немедленно оставить Дунайские княжества.

Одновременно шла активная подготовка к посылке англо-французского экспедиционного корпуса в Крым. Союзники считали

¹ Морской сборник, 1853. № 10. с. 108-109.

² Морские памятные даты. М., Воениздат, 1987. с.130.

необходимым захват Севастополя, крупнейшей военно-морской базы на

Чёрном море. Тем самым они намеревались ослабить российские позиции на Ближнем Востоке.

Начало войны для русских оказалось успешным. Но было очевидным, что затяжной войны Россия не выдержит. Театр военных действий был слишком велик - Закавказье, Балтийское море, Белое море, берега Камчатки. Кроме того, к Англии, Франции и Турции в любой момент могли присоединиться Австрия, Пруссия, Швеция. Чтобы устранить непосредственный повод к такого масштаба войне и не допустить упрочения антирусской коалиции, царское правительство вывело свои войска из придунайских княжеств - Молдавии и Валахии.

Одновременно на Кавказском фронте русские войска сорвали турецкое наступление на александропольском и кутаисском направлениях. В результате таких действий русской армии и дипломатии, Англии и Франции пришлось бы отказаться от своих планов в отношении России и перейти к мирным переговорам. Это их не устраивало и тогда в июле 1854 года правительства Англии, Франции, Австрии и Пруссии предложили выработанные совместно "Четыре пункта".

От России требовали:

1. Передать Молдавию и Валахию под общий протекторат Англии, Франции, Пруссии, Турции.
2. Провозгласить коллективное "правительство" всех пяти держав над христианскими подданными Османской империи.
3. Установить контроль над устьем Дуная.
4. Пересмотреть договор о Черноморских проливах, заключённый с Турцией в 1841 году.

Эти "Четыре пункта" нарушили работу русской дипломатии в сторону мира, так как, лишившись указанных прав, Россия перестала бы считаться государством, - одним из самых сильных в военном отношении в Европе.

Антирусской коалицией было решено нанести своими войсками основную удар в Крыму, где находилась база Черноморского флота - Севастополь. "Взятие Севастополя и занятие Крыма, - утверждала английская печать, - покроют все издержки войны и предоставят нам выгодные условия мира".

Нападение на Крым соблазняло союзников кажущейся легкостью. "Сведения, полученные из различных источников, - сообщало англо-французское командование, - единогласны в том, что предприятие в Крыму не представляет не только не преодолимых, но даже слишком серьёзных препятствий. Главные силы России сосредоточились на западе страны. Гораздо легче победить её в Крыму, где она не ожидает нападения".

Предполагалось, что экспедиционная армия союзников сможет "одним сильным ударом" разгромить там русские войска. "Лишь только я высажусь в Крыму, и бог пошлёт нам несколько часов штиля - кончено: я владею Севастополем и Крымом", - хвастливо писал французский главнокомандующий маршал Сент-Арно накануне Крымской экспедиции. Сент-

Арно и английский главнокомандующий лорд Ратлан были настолько уверены в успехе задуманного предприятия, что не позаботились о сохранении своего мнения в тайне. О нём громко трубила в то время западная печать.¹

Союзники между тем установили блокаду в Балтийском море, атаковали Петропавловск-Камчатский, провели демонстративные набеги в Белом и Баренцевом морях. Но направлением главного удара был Крым. Что оставалось русскому командованию? Усилить оборону Крыма и прежде всего оборону Севастополя. Но, к сожалению, этого сделано не было. Частые шторма, - и высадка вражеского десанта маловероятна! Так русское командование просто проигнорировало открытые угрозы англо-французской печати.

Итак, база Черноморского флота Севастополь практически была не подготовлена к достойному сопротивлению. Сухопутной обороны не было. С моря же Севастополь прикрывали ряд береговых батарей (610 орудий) и эскадра из 14 парусных линейных кораблей, 22 фрегатов и корветов.

Сначала в Севастополе не было даже начальника, отвечающего за оборону города. Нельзя сказать, что все представители русского командования были такими недалёкими и такими самоуверенными, как главнокомандующий князь Меншиков. Адмиралы Нахимов и Корнилов неоднократно настаивали на необходимости существенного усиления севастопольских укреплений. По их требованию, в частности, подготовку солдат и матросов к боевым действиям начали проводить не только на судах флота, но и на береговых батареях. По их же настоянию были проведены важные оборонительные мероприятия: затемнены маяки, сняты ограждения фарватеров, увеличено число застав по набережной, расставлена сеть семафорно-светового телеграфа и так далее.² И всё же этого было мало. Севастополь оставался недостаточно надёжно прикрытым с моря и слабо защищённым с суши. В его гарнизоне было всего 7000 человек, а в экипажах кораблей флота - 24500 человек. Корабельные силы союзников превышали Черноморский флот по паровым судам в 9 раз, по парусным - в 3,6 раза.

Весной 1854 года англо-французский флот в составе 89 военных кораблей и свыше 300 транспортных судов начал высадку экспедиционной армии на узкой песчаной полосе между озером Сасык и морем в районе Евпатории. В состав десанта входил 29-тысячный французский отряд, где были хорошо обученные, имевшие опыт колониальной войны в Алжире части, к тому же оснащённые современными орудиями и нарезными ружьями; 28-тысячная армия английских войск из отборных частей (войска с прекрасным материальным обеспечением); 7-тысячный турецкий корпус регулярных войск, вооружённый английским стрелковым оружием. Всего - 67 тыс. человек.

¹ Бестужев И. В. Крымская война. М., 1956, с. 85-86

² Бестужев И. В. Крымская война. М., 1956, с. 87

Первое же сухопутное сражение у реки Альма - 8 (20) сентября 1854 года - было проиграно русскими из-за безграмотности главнокомандующего князя Меншикова. Он имел почти 34000 солдат. А вот управления войсками и связи с защитниками Севастополя не было. Более того, отвел войска вглубь Крыма, а не в Севастополь. Поэтому англо-французские войска были в уверенности, что можно захватить береговые батареи Северной стороны с тыла и уничтожить русский флот, стоявший на рейде.

В близком падении Севастополя не было в эти дни никаких сомнений ни у Меншикова, ни у противников. Кто-то из английских корреспондентов в Константинополе даже сообщил в газете о том, что русское командование согласилось, якобы, сдать Севастополь без боя.

Покинув Севастополь, Меншиков не назначил начальника, не создал военного командования, не сделал всего необходимого для усиления обороны города. “Высшие должностные лица в Севастополе - начальник гарнизона генерал-лейтенант Моллер, командир порта и военный губернатор города вице-адмирал Станюкович, начальник штаба Черноморского флота вице-адмирал Корнилов и командующий эскадрой вице-адмирал Нахимов - были поставлены в определённое отношение друг к другу. Нетрудно представить себе, что получилось бы, если они начали пререкания о субординации в тот момент, когда штурм города мог начаться в любую минуту”,¹ - так резюмировалось сложившееся положение.

26 сентября 1854 года состоялся военный совет, на котором было решено руководителем обороны назначить Корнилова. Было создано единое командование. “Будем драться до последнего”, - объявил Корнилов в приказе по гарнизону.

В короткий срок были затоплены старые корабли в Севастопольской бухте, чтобы преградить доступ вражеских кораблей на рейд. В результате возросло количество защитников города, увеличилось количество тяжёлой артиллерии - за счёт снятой с затопленных судов.

Противники сочли штурм Северной стороны без поддержки флотом рискованным и решили обойти Севастополь с юга. Это была ошибка союзников, так как Северная сторона была практически ключом от города. Используя эту оплошность врага, севастопольцы спешно начали сооружение укреплений вокруг южной стороны города. В нём принимали участие не только моряки, но и мастеровые, ветераны, женщины, дети... В результате к 18 октября на южной линии обороны было установлено 341 орудие. Сформировано 19 флотских батальонов (из команд затопленных кораблей). Построен мост на судах через Южную бухту, разделявшую городскую и корабельную части Южной стороны города. Расставлены на рейде корабли так, чтобы иметь возможность огнём оказывать эффективную помощь обороне города.

Противник начал бомбардировку города. Но русская армия нанесла

¹ Бестужев И. В. Крымская война. М., 1956, с. 87

тяжёлые потери вражеским батареям ещё до того, как они открыли огонь. Англичане и французы, действуя по старым правилам артиллерийского боя, вели огонь одновременно по всей линии обороны, стараясь разом подавить несколько бастионов. Севастопольцы, напротив, маневрируя огнём, выводили из строя батареи противника одну за другой. Уже после трёх часов артиллерийской дуэли большая часть неприятельских орудий оказалась подбитой. Был уничтожен французский пороховой погреб. И, несмотря на то, что англичане держались дольше, у них почти все орудия были подавлены. Бомбардировка сорвалась. Так был отбит первый штурм 5 октября 1854 года. Затем прошли Балаклавский бой и Инкерманское сражение. После этого флот союзников отошёл от Севастополя и больше в бомбардировках не участвовал.

Но эта победа досталась защитникам города нелегко: разрушены полностью два бастиона, много русских артиллеристов погибло. Особенно тяжёлой потерей была для севастопольцев гибель Корнилова на Малаховом кургане...

Формально старшим начальником в Севастополе числился начальник гарнизона города генерал Остен-Сакен, сменивший Моллера. Нахимов с 1855 года занял должность его помощника, сменив одновременно адмирала Станюкевича на посту командира порта и военного губернатора города. Но фактически, по причине крайней бездарности Остен-Сакена, всю тяжесть организации обороны Севастополя Нахимову пришлось взять на себя.

С 3 марта 1855 года он - руководитель обороны Севастополя. "По званию главы Черноморского флота, - вспоминал один из защитников города, - он был истинный хозяин Севастополя. Постоянно на укреплениях, вникая во все подробности их нужд и недостатков, он всегда устранял последние, а своим прямотдушным вмешательством в ссорах генералов, он всегда прекращал их".¹

Нахимов по праву был назван вдохновителем и организатором Севастопольской обороны. Талантливый флотоводец, он оказался не менее талантливым руководителем боевых действий на суше и выдающимся военным администратором. Адмирал Нахимов не колебался нарушить многочисленные устаревшие инструкции, связывающие защитников Севастополя по рукам и ногам.

Ещё шесть массированных бомбардировок и штурмов совершили союзники, в ходе которых погиб и адмирал Нахимов - душа обороны города. К маю 1855 года противник в Крыму имел 175 тыс. человек, а русские - 85 тыс., причём в Севастополе - 43 тыс. человек. Только после овладения в упорных боях Малаховым курганом - ключом к обороне Севастополя - англо-французско-турецкие войска сумели взять город. Это случилось 28 августа (9 сентября) 1855 года.

¹ Тарле Е. В. Крымская война. Т.11, М-А, 1950, стр. 80

Защитники города ушли на Северную сторону, сохранив живую силу. 349 дней продолжалась оборона города-крепости-порта. Такого ещё не бывало в истории. Недаром за особые заслуги в этой обороне были награждены Георгиевскими знамёнами флотские экипажи. Моряки Черноморского флота, продемонстрировав высочайшие морально-боевые качества, вписали славную страницу в историю Российского флота.

В целом такое завершение войны было тяжёлым поражением страны, так как в марте 1856 года был заключён Парижский договор, определивший: России флота на Чёрном море не иметь!

Однако война шла не только на Черноморье. Флот союзников одновременно “прощупал” оборону России на Балтийском море, на севере и на Камчатке! Балтийскому флоту, имевшему 28 линейных кораблей, 17 фрегатов и корветов (из них 11 - паровых), а также 18 небольших вооружённых пароходов и 64 гребных канлодки - всего 218 вымпелов, противостояла английская эскадра вице-адмирала Ч. Непира из 17 линейных кораблей (в том числе 10 винтовых), 15 винтовых фрегатов и корветов, 17 пароходо-фрегатов и пароходов; и французская эскадра - 9 линейных кораблей (в том числе 1 винтовой), 7 пароходо-фрегатов и 8 других судов.

Уже соотношение количества и качества кораблей говорило, что в открытый бой Балтийскому флоту вступать было нельзя. У союзников было почти 3500 орудий, а это значительно больше, чем на всех кораблях Балтфлота! Поэтому решено было усилить оборону восточной части Финского залива и шхерного района, закрыть подступы к Петербургу. На подходах к Кронштадту, Ревелю и Свеаборгу впервые в истории морских войн были выставлены подводные мины - новое оружие, сделанное русскими.

31 марта 1854 года английская эскадра блокировала побережье в районе Гангута. С её пароходов, подойдя к крепости, начали обстрел укреплений, но не выдержали меткого ответного огня, организованного участником Отечественной войны 1812 года полковником Е. К. Момером, и отошли, потеряв немало людей.

26 мая англичане пытались захватить финский порт Гамле-Камлебю, направив 2 парохода с 9 барказами десанта. Встреченные метким огнём и потеряв один барказ и 50 солдат, англичане повернули обратно. После этого объединённый англо-французский флот (19 парусных и винтовых линкоров, 14 винтовых фрегатов и пароходов) появился у берегов Кронштадта. Связанные минной опасностью и мощью береговых батарей, корабли простояли там недолго, а потом повернули к Аландским островам. “Если мы не нападём на Аландские острова, - писал адмирал Непир первому лорду Британского адмиралтейства, - то я не вижу, что же другое мы можем сделать”.¹

Выбор союзников пал на Бомарзунд - недостроенное укрепление (двухъярусный форт и 3 башни) при 102 орудиях и 1600 солдат гарнизона.

¹ Тарле Е. В. Сочинения, М., 1989, т. 9, стр. 72

11-тысячный корпус с осадной артиллерией брошен был на цитадель, которой командовал генерал-майор Я.А. Бодиско. Несколько дней шла ожесточённая борьба. Полуразрушенные артогнём русские укрепления отвечали огнём. Только когда кончились боеприпасы, основательно поредевший гарнизон согласился сдать оружие. Союзники, боясь оставить здесь на зиму свой гарнизон, взорвали остатки укреплений и ушли с островов. Так бесславно для союзников завершилась кампания 1854 года. Правда, и русский флот при этом ничем не отличился, ограничиваясь пассивной обороной.

А на кампанию 1855 года союзники увеличили флот для действий на Балтике до 100 кораблей. Теперь английской эскадрой командовал адмирал Дандас, французской - адмирал Пено. Главной задачей союзников был прорыв к Петербургу. И 19 мая 20 винтовых линкоров и 32 паракорветов с несколькими вспомогательными судами появились у Красной Горки. Но, как доносил правительству адмирал Пено: “Паровые канонерки, столь быстро построенные русскими, совершенно изменили наше положение... У русских больше канонерских лодок, нежели у англичан”.¹ Кроме того, посланный на разведку отряд кораблей, подойдя к Кронштадту, обнаружил, что находится на минном поле. Русское командование, зная, что корабельных сил флота и береговой артиллерии недостаточно для отражения огромного соединённого англо-французского флота, возместило этот недостаток установкой на подступах к Кронштадту множества якорных мин, изобретённых учёным Якоби. На них получили повреждения 4 вражеских паракорветов.

Опасаясь ещё больших потерь, союзное командование отказалось от атаки Кронштадта и перенацелило свои корабли на Свеаборг. Но и его гарнизон, предвидя нападение англо-французов, заблаговременно усилил имевшиеся минные заграждения, на прилегающих островах установил дополнительные батареи, а на важнейших направлениях командование развернуло линейные корабли “Россия” (120 орудий), “Иезекииль” (70 орудий), а также фрегат “Цесаревич” и бригаду канонерских лодок. В проливах между островами затопили блокшив и несколько канонерок.

Союзное командование для бомбардирования и атаки крепости выделило 10 линейных кораблей, 9 фрегатов и корветов, 7 колёсных паракорветов, 25 канонерских лодок и 21 бомбардирское судно. Огромные силы! Поскольку союзники опасались минных заграждений, они предпочли бомбардировку вести с большой дистанции.

28 июля 1855 года начался этот бой. В 7 часов 30 минут загрохотали корабельные пушки, осыпая крепостные стены, укрепления и сам город градом ядер, зажигательных снарядов. Двое суток шла канонада. Союзники выпустили по Свеаборгу более 20 тысяч снарядов. Но успехи были мизерными. Сказались большая удаленность цели, да и умелое использова-

¹ История военно-морского искусства. М, 1954, Т. 2, стр. 76

ние укреплений гарнизоном. К тому же прекрасно действовали русские корабельные силы. Особенно экипаж линейного корабля “Россия” под командованием капитана 1 ранга В. К. Поплонского. Хотя корабль получил более 40 попаданий и 3 подводные пробоины, его канониры вели непрерывный огонь и не допустили прорыва ни одного вражеского судна в пролив Густавсверд...

Не добившись успеха, союзники 30 июля прекратили атаки и отошли от Свеаборга. По этому поводу влиятельная английская газета язвительно заметила: “Великий и огромный флот... вернулся с весьма сомнительным триумфом... Свеаборгские укрепления остались нетронутыми, а русские войска не уничтожены”.

Следует подчеркнуть, что защитники Свеаборга под командованием генерал-лейтенанта А. Ф. Сорокина умело использовали не только минные заграждения и корабельные силы. Неплохо действовали крепостная и береговая артиллерия, а также сухопутные войска, прикрывавшие наиболее ответственные участки побережья.

После этого конфуза союзное командование уже не предпринимало на Балтике крупных действий, а ограничилось набеговыми операциями на острова Аландского архипелага, обстрелом побережья при крейсерских походах отдельных кораблей по Ботническому и Финскому заливам. А в конце ноября 1855 года англо-французский флот покинул Балтийское море.

Однако было бы несправедливо считать, что боевые действия на Балтике никак не повлияли на общий ход Крымской войны. Присутствие на Балтийском море огромных корабельных сил врага вынуждало царское правительство держать там, для обороны побережья и защиты столицы, значительные силы, что не давало возможности использовать их для действий в Крыму.

Союзники, кроме того, пытались воздействовать, отвлекая силы России от главного направления удара, также на Севере и Тихом океане. Если у Мурманского побережья они только маневрировали, периодически обстреливая побережье, высаживая десанты для захвата продовольствия у местного населения и уничтожения его запасов, для помех рыболовству поморов, то в Тихом океане главным объектом нападения англо-французов были Петропавловск-на-Камчатке и военные посты до устья реки Амур. Но и здесь они не сумели добиться успехов. Кампания оказалась неудачной.

Падение Севастополя предрешило исход войны. Русская армия была обескровлена, казна пуста, хозяйство расстроено. Даже взятие Карса на Кавказе не исправило положение. В конце 1855 года ещё и Австрия предъявила России ряд претензий, угрожая вступить в войну. Только открытие Мирного конгресса в Париже изменило положение. Вопреки ожиданиям, союзники не стали предъявлять России неприемлемые условия. В марте 1856 года был подписан мирный договор, по которому Россия потеряла

только острова у дельты Дуная и прилегающую часть Южной Бессарабии. Самым же тяжёлым условием для страны было запрещение ей держать военный флот на Чёрном море, что подорвало прежнее международное влияние России.

Тщеславие Наполеона III было удовлетворено: мощь России на юге в корне подорвана. Продолжать войну было опасно: дальнейшее ослабление России играло на руку Англии, желавшей воевать и далее. Это могло ослабить позицию Франции в Европе...

Вот когда проявил мудрость и дальновидность канцлер России К.Нессельроде. “Не будучи в состоянии разделить наших врагов, - писал он уполномоченному России на переговорах в Париже графу А.Орлову, - мы должны войти в особое соглашение с теми из них, от решения которых будет зависеть восстановление мира”. И граф А.Орлов умело воспользовался сложившимися обстоятельствами. Он нашел общий язык с Наполеоном III, что и облегчило условия мира.

Показательно, что преемник К.Нессельроде – А.М.Горчаков в августе 1856 года заявил о новом политическом курсе страны. “Россия, - писал он, - воздерживается от активной внешней политики и начинает уделять главное внимание внутренним трудностям, которыми являлись “требования русских интересов”, а не обязанность отстаивать, хотя бы с оружием в руках, условия европейских трактатов и частных соглашений, заключенных нами с некоторыми державами. Заняться своими внутренними делами и развитием своих нравственных и материальных сил, эта внутренняя работа является первой нуждой страны...”.

Причина поражения России заключалась в экономической, политической и военной отсталости страны. Это не могло не привести к революционной ситуации, которая предопределила отмену крепостного права в 1861 г., как источника многих бед. Недаром вслед этому была введена всеобщая воинская повинность, сокращён срок военной службы, создано обучение резервов, начались преобразования в экономике, сети железных дорог, но особенно - в численности и качестве паровых судов для флота, введении нарезного оружия, электрического телеграфа и иных, необходимых для войны и победы усовершенствованиях. В частности - увеличении дальности, меткости и плотности огня винтовок и орудий, отмене гладкоствольной артиллерии.

Но война принесла и уверенность в высоком профессионализме рядовых россиян и их руководителей. Тому примером были адмиралы Нахимов, Корнилов, Истомин, инженер-генерал Тотлебен. Положительно и то, что возникла твёрдая убеждённость, что парусный флот изжил себя. Пришло время флота парового, броненосного. Как говорил Ф. Энгельс “с изобретением гребного винта появилось средство, которому суждено было произвести коренной переворот в морской войне...”

Скажем доброе слово и появившемуся минному оружию, требовавшему разработки новых тактических форм борьбы на море. Не забудем

роль крупных десантов, организацию обеспечения их переброски и снабжения военным флотом. Это был ценный опыт, который, несомненно, сыграл в последующем свою роль.

ГЛАВА IX

ФЛОТ ДЕМОНСТРИРУЕТ СИЛУ И ДОБРУЮ ВОЛЮ (II-я пол. XIX в.).

1. Научно-технический прогресс и перевооружение флота.

В 1-ой половине XIX в. развитие капиталистической мануфактуры в России подготовило условия для начала промышленного переворота, т. е. перехода к новой стадии развития капитализма - фабричной или машинной. Основой для этого было создание паровой машины русским изобретателем Иваном Ползуновым в 1763 году, затем в 1782 году - изобретение русским механиком-изобретателем И. Кулибиным "водоходного судна" с гидравлическим двигателем, наконец, появление в Европе (в Англии) парового двигателя "двойного действия" Джеймса Уатта, случившееся в 1784 году. Такого рода двигатели в России, постепенно совершенствуясь, всё более приспособлялись к нуждам не только возникшего вскоре железнодорожного транспорта, но и для судов флота. Словом, основой нового прогресса в науке, технике, экономике страны стало использование нового вида энергии - энергии пара.

Новым толчком к дальнейшему развитию и использованию новой энергии для нужд флота стали открытия русского учёного В. В. Петрова (1802 г.) в области электричества и электромагнетизма, а также достижения в области металлургии и металлопроката. Особенно - изобретение броневых плит для применения в железном судостроении.

В начале XIX в. в России началось строительство паровых судов. Так уж получилось, что не русские изобретатели оказались первыми в этом огромной важности деле. Первым применил паровую машину и лопастное колесо как движитель на своём судне "Пироскаф" француз Жоффюа д'Аббан. В 1778 году его судно при испытаниях на реке Ду прошло некоторое расстояние против течения. Но особый интерес представлял пароход американца Роберта Фультона "Клермонт", в 1807 году прошедший по реке Гудзон от Нью-Йорка до Олбани. Это было уже надёжное в эксплуатации судно длиной 43 метра с 18-сильной паровой машиной в качестве главного двигателя.

Только в 1815 году появился подобный пароход в России. "Елизавета", построенная заводом Берда в Санкт-Петербурге, имела машину мощностью всего 4 л. с. В ходе испытаний 3 ноября 1815 года на дистанции от Санкт-Петербурга до Кронштадта, т. е. и по течению Невы, и против течения, и на открытом пространстве Финского залива, "Елизавета" показала среднюю скорость более 9,5 км/ч. Затем "Елизавета" несколько лет пере-

возила пассажиров на том же маршруте. Технические данные “Елизаветы” таковы: длина - 18,29 метра, ширина - 4,57 метра, осадка - 0,61 метра. Гребные колёса диаметром 2,44 метра имели 6 лопастей длиной 1,22 метра. Машины давали 40 оборотов в минуту.

Огромные возможности, заключённые в энергетике парохода, не могли не привлечь внимания военно-морского командования, Адмиралтейства. Уже в 1818 году на Ижорских Адмиралтейских заводах был построен первый русский транспортный военный пароход “Скорый” (длина - 18 метров). Он имел паровую машину мощностью 30 л. с. и колёса в роли движителя. Сначала у паровой машины был один цилиндр, затем появились многоцилиндровые машины. Правда, коэффициент полезного действия их всё-таки был небольшой - 20-25 процентов. Первым же чисто военным кораблём стал “Метеор”, заложенный на Николаевской верфи 17 марта 1823 года. На пароходе были установлены 14 орудий. Строителем парохода был известный корабельный мастер И. Разумов.

Правда, есть сведения, что первым русским военным кораблём был всё-таки не “Метеор”, а “Везувий”, заложенный на той же Николаевской верфи в декабре 1819 года и спущенный на воду 24 мая 1820 года. Однако о “Везувии” известно мало, а о “Метере”, кроме даты закладки, мы знаем дату спуска на воду - 15 июня 1825 года - и то, что с 1826 года он вошёл в строй боевых кораблей Черноморского флота.

Для Балтийского флота России первый военный колёсный пароход был заложен на Охтинской верфи (Санкт-Петербург) 31 декабря 1830 года. “Геркулес” был спущен на воду 8 августа 1831 года. Он имел уже две паровые машины суммарной мощностью 100 л. с. На испытаниях “Геркулес” дал скорость 8 узлов, причём обладал ещё и отличной мореходностью. Затем “Геркулес” был переоборудован в 28-пушечный пароходо-фрегат.

Первым же пароходо-фрегатом специальной постройки был “Богатырь”, построенный в 1836 году. Следует подчеркнуть, что в то время паровые машины были ещё недостаточно надёжными, поэтому некоторый период флоты получали корабли двойного “энергообеспечения”: так называемые пароходо-фрегаты, имевшие не только паровую машину, но и паруса. Первые пароходы были маломаневренны, ибо колёса имели высокие кожухи, что являлось дополнительной парусностью. Кроме того, колёсам мешало морское волнение. И в военном деле гребные колёса были ущербны - любое попадание снаряда (ядра) выводило их из строя. Корабли теряли ход и управляемость. Поэтому инженерная мысль в 1836-1837 году предложила заменить колёса с кожухами на гребные винты, располагавшиеся ниже уровня воды в кормовой части судов. Резко повысилась живучесть движителя. Лучше стала также управляемость. Улучшились маневренные качества корабля. Вскоре, в 1848 году, появился винтовой фрегат “Архимед”...

Новым словом в кораблестроении стало изготовление корпусов судов из металла. Уже к середине XIX в. в России велось строительство военных

пароходов, главным образом - вспомогательных, на четырёх верфях Санкт-Петербурга, а также в Николаеве, Архангельске, Астрахани, Ижевске и Нижнем Новгороде.

Первые пароходо-фрегаты приняли участие в боевых действиях на Крымской войне (1853-1856 гг.). В частности, “Владимир”, спущенный на воду в 1848 году и имевший водоизмещение 1713 т, длину 61 м, ширину 11 м, имел паровую машину мощностью 400 л. с. и развивал скорость до 12 узлов.

Уже тогда, в начале 2-й половины XIX в., в составе флотов разных стран было достаточно много пароходо-фрегатов. У турок, например, их было семнадцать. В русском Черноморском флоте - 7 пароходо-фрегатов и 24 малых парохода. Конечно, российские адмиралтейства и казённые заводы не могли пока строить винтовые суда в достаточном количестве из-за недостатка финансов, тогда как частные судостроительные компании и механические заводы были ещё очень слабы. Поэтому российское правительство вынуждено было делать немало заказов на кораблестроительных заводах Европы.

Однако и теми силами, которыми располагала промышленность России, только за два года в период Крымской кампании было построено 75 винтовых канонерских лодок, 14 винтовых корветов, а также винтовые 3 фрегата и 3 клипера. Затем началось строительство броненосных судов, так как этому способствовали новые технические открытия - способы прокатки брони, электрический метод рафинирования меди и т. п.

Было очевидно, что научно-технический прогресс, начавшийся с открытия возможности использования пара для самых разных нужд и коснувшийся флота, переходившего с энергетики ветра на этот новый вид энергии, требует огромного внимания. Надо было создавать совершенно новые суда – железные, паровые, с использованием достижений электромагнетизма, надо было менять правила, тактику использования морских судов.

Большую роль сыграл в этом назначенный руководителем Комитета по пересмотру общего свода морских уставов, а затем и управляющим Морским ведомством Великий князь генерал-адмирал Российского флота Константин Николаевич. Он решительно занялся двумя главнейшими на тот период задачами: полным техническим переоснащением флота с полной заменой деревянного парусного флота на паровой броненосный, а также социальными преобразованиями для коренного улучшения условий службы офицеров и нижних чинов, одновременно реорганизуя административное управление в морском министерстве. Девиз его: “Не флот для береговых учреждений, а береговые учреждения для флота!”

В этом хорошими помощниками оказались единомышленники - будущие адмиралы Г.И.Бутаков, С.С.Лесовский, И.Ф.Лихачев, А.А.Попов, И.А.Шестаков и другие. С их участием создана была доктрина отечественного парового флота, впоследствии тщательно проверенная практикой и

успешно проведенная в жизнь.

Вновь создаваемый флот развивался по двум направлениям: боевое ядро в океане должны были составить быстроходные парусно-винтовые корветы и клиперы с большой автономностью, а на Балтике, Черном и Белом морях – небольшие, но вооруженные мощными орудиями канонерские лодки и мониторы.

И уже за восемь ближайших лет после трагической Крымской войны (с 1855 по 1863 год) флот получил 132 винтовых судна. В 1861 году 40 канлодок составили Практическую эскадру, впоследствии возглавленную контр-адмиралом Г.И.Бутаковым. Океанская составляющая флота началась с серийной постройки крупных кораблей в Санкт-Петербурге и Архангельске. Частично заказы разместили и за рубежом – фрегат “Светлана” и корвет “Бафы” во Франции, винтовой фрегат “Генерал-адмирал” – в США. Так начинался паровой флот России.

Немалый вклад в создание такого флота внес созданный в 1856 году завод М.Карра и М.Макферсона (впоследствии – Балтийский судостроительный завод). Уже в 1862 году спустили на воду канонерскую лодку “Опыт” – самый первый металлический броненосный корабль российского флота. В середине 60-х гг. построен трехбашенный фрегат “Адмирал Лазарев”. В 1867 году – подводная лодка русского изобретателя Александровского. Затем до 1900 года – миноносцы, винтовые клипера, броненосный фрегат “Владимир Мономах”, броненосец береговой обороны. “Адмирал Ушаков”, броненосный крейсер “Адмирал Нахимов”...

Что касается броненосного фрегата “Владимир Мономах”, англичане отзывались о нем так: “Русское морское ведомство было пионером в решении вопроса о броненосных крейсерах, в которых большая скорость соединена с действительной броневой защитой”.

Высокую оценку получил также построенный в 90-х гг. XIX века минный крейсер “Лейтенант Ильин”, явившийся прототипом современных эскадренных миноносцев. Не меньшую славу стяжал завод постройкой крейсеров типа “Аврора”, сконструированных КБ завода, броненосных крейсеров “Рюрик”, “Россия”, “Громобой” с водоизмещением 11- 12000 тонн.

Большие работы вели и другие судостроительные заводы страны. Огромный вклад в строительство флота вносили ученые, изобретатели, конструкторы.

В связи с трудностями новых технологий и недостатком материалов для такого судостроения в 1862 году была закрыта Соломбальская верфь. Та самая, которая с 1708 года была военной и быстро набирала темп судостроения. В 1710 году она спустила на воду три 32-пушечных фрегата, в 1712-13 гг. уже пять 54-пушечных кораблей. Качество и темп судостроения вырос после назначения экипажмейстером поморского кораблестроителя Ф.А.Баженина. До 1725 года было построено 126 кораблей двенадцати типов.

К 1729 году Архангельск стал главным кораблестроительным центром России. Это видно из сравнения: в 1734-1800 гг. в нем построено 104 корабля (в основном 66-пушечных), 32 фрегата и 62 малых судна, тогда как Санкт-Петербургская и Кронштадтская верфи – всего 52 линейных корабля!

С началом научно-технического прогресса Соломбала сократила строительство: в 1800-1850 гг. построено всего 40 линкоров. А с появлением парового двигателя и винта почти прекратила работу. Официально её закрытие состоялось в марте 1861 года. Так сказать – издержки развития!

Творческая мысль русских инженеров и изобретателей достигла огромных высот. Инженер В. Берков в 1836 году создал “Начальные правила или теоретические основы корабельной архитектуры”.

В 1838 году выдающийся русский учёный-электротехник Б. С. Якоби создаёт первый в мире электроход. Правда, как и “водоходное судно” Кулибина, это изобретение не находит применения на родине. В 1877 году выдающийся русский кораблестроитель адмирал А. А. Попов спроектировал первый русский броненосец (как монитор) “Пётр Великий” – самый мощный для своего времени, кстати построенный полностью из отечественных материалов. 19 ноября 1879 года перед группой высших и старших офицеров флота были проведены испытания подводной лодки С. К. Джевецкого – небольшой по размерам (длина около 5 м, высота – 1,9 м), с корпусом из листовой стали и экипажем из одного человека. Вращение гребного винта осуществлялось с помощью велосипедных педалей. Испытания прошли успешно, флот одобрил очень нужное новое средство борьбы против кораблей врага. Но комиссия, состоявшая из моряков парусного флота, пожелав больших размеров и большей пригодности лодки для военных целей, практически отвергла изобретение.

Особый упор в кораблестроении сделан был на броненосные корабли. Вместе с А. А. Поповым на этом поприще зарекомендовали себя корабельные инженеры Н. Е. Кутейников и И. С. Дмитриев, предложившие проект броненосного крейсера с огромной дальностью плавания. Это был первый в истории подобный корабль – “Генерал-адмирал”.

Выдающийся кораблестроитель В. Афанасьев, предложивший способы расчёта гребных винтов и написавший трактат о математической зависимости скорости корабля от элементов корпуса, в 1893 году спроектировал прекрасные броненосцы “Император Николай I” и “Наварин”. Французский академик и кораблестроитель Де Бюсси, побывав на судостроительном заводе Афанасьева, вынужден был признать: “Я 48 лет строил суда французского флота. Я побывал на верфях всего мира, но нигде я столь многому не научился!”

Кстати, много споров было и вокруг первого русского броненосца “Пётр Великий”, который по тактико-техническим данным оказался намного сильнее английских кораблей такого класса. Дошло до того, что газета “Таймс” опубликовала статью, признававшую автором проекта ан-

гличанина Рида. Рид вынужден был выступить с ответом: "... позвольте опровергнуть то замечание, что будто я составлял проект недавно спущенного в Санкт-Петербурге русского броненосца "Пётр Великий". Этот проект - творение адмирала Попова, человека одинаково достойного как в военное, так и в мирное время... Было бы большой честью в отношении ко мне считать меня в Англии за составителя проекта этого судна, но я не имею никакого желания принимать на себя эту незаслуженную честь, и было пагубным самообольщением думать, что прогресс во флотах других держав исходит из Англии... Русские успели превзойти нас как в отношении боевой силы существующих судов, так и в отношении новых способов постройки..."¹

Чтобы подтвердить это положение, подчеркнём, что первенцем броненосного флота считается канонерская лодка "Опыт", тоже построенная русскими - корабельным инженером Прохоровым. Причём способствовало этому изобретение инженером В. С. Пятовым способов прокатки брони и цементации её поверхности. Однако тут же, рядом, мы должны упомянуть и не только создателя брони, но и того, кто нашёл способ ей противостоять. Адмирал С. Макаров создал специальный наконечник для снарядов, позволяющий пробивать броню.

Таким образом, во 2-ой половине XIX - начале XX века в России выросла прекрасная плеяда учёных, изобретателей, кораблестроителей, - среди которых почётное место занимают отец и сын Поповы, С. Макаров, А. Крылов, В. Афанасьев, А. Можайский, А. Попов, С. Бурачек и другие выдающиеся люди, способствовавшие научно-техническому прогрессу и перевооружению флота, его всемерному укреплению.

2. Русские эскадры в США (1863-1864 гг.).

Вероятно будет правильным предварить рассказ о плавании русских эскадр в Соединенные штаты Америки в XIX веке короткой справкой о развитии взаимоотношений России и США. И начать ее хотелось бы с 1776 года, когда в результате борьбы американских колонистов против английского господства на политической карте мира появилось новое государство.

Как известно, это произошло во многом благодаря международному соглашению о "вооруженном нейтралитете", заключенному по инициативе России рядом европейских стран: Россией, Данией, Швецией, Пруссией, Португалией, германскими государствами. Сущность договора сводилась к провозглашению свободы торговли нейтральных стран со странами воюющими. А это означало конец диктата Англии на морях. В частности же, правительство короля Георга III вынуждено было прекратить блокаду США. Однако силы Англии на море были велики, английские войска сто-

¹ Быховский И. А. Рассказы о русских кораблестроителях. Л.: Судостроение, 1966, стр. 106

яли в соседней с США Канаде, поэтому американцы искали союзников или хотя бы дружественных нейтралов. Вот и направили они миссию в Россию для установления дипломатических отношений, назначив посла, предварительно не согласовав его кандидатуру с русским правительством. Интересно, что секретарем и переводчиком у посла был Джон Адамс - будущий президент США.

Итак, нарушение дипломатического этикета американской стороной и неучет ею симпатий Екатерины II к “брату своему” Георгу III (хотя она с удовольствием ставила подножку английскому зловредному премьер-министру Вильяму Питту), привели к отказу в установлении отношений. И тогда американцы пошли по пути установления сначала экономических отношений. Но в начале XIX века шла жестокая схватка наполеоновской Франции с Англией, обострилась обстановка на море, осложненная каперами. Словом, торговые маршруты по морю оказались под ударом. Это было по карману европейских купцов.

Вот тогда на арену вышел известный архангельский купец Ксенафонт Анфилатов. Он написал “министру коммерции” графу Н.Румянцеву прошение о начале торговли с Северной Америкой, куда он перебросил бы три из своих пяти торговых судов. “Но как первый опыт сопряжен со многими излишними расходами, сверх того статья может по новости, что наши товары там, а тамошние здесь продать по необходимости должно будет в убыток, в вознаграждение чего осмелюсь Ваше Сиятельство почтительнейше просить исходатайствовать у Его Императорского Величества Высокомонаршию милость...” – писал купец, который доподлинно знал, откуда англичане, торгующие с Россией, получают колониальные товары и сколь наживаются на их перепродаже русским потребителям.

Министр выхлопотал для Анфилатова освобождение от налогов и пошлин, а также пособие в сумме 200 тысяч рублей. После чего Анфилатов с компаньоном Иосифом Смолиным отправили два своих судна с русскими товарами из Петербурга в Бостон – “Архистратига Михаила”, а из Архангельска в Нью-Йорк – “Иоанна Крестителя”. Так началась довольно регулярная торговля русских и американских купцов, которые в 1811 году уже создали в Архангельске две свои торговые конторы.

Надо особо подчеркнуть, что завязавшаяся между странами морская торговля проложила дорогу дипломатам: в 1809 году установлены дипломатические отношения России и США, а в 1832 году подписан полноценный торговый договор!

“Благодаря либеральным условиям этого договора, - отмечал через год президент США Э.Джексон, - между Россией и США развивается, процветает и увеличивается торговля, что, в свою очередь, придает новые

мотивы той взаимной дружбе, которую обе стороны до сих пор питали в

отношении друг друга”.¹

Заметим, как это актуально и в настоящее время, как это символично для перспектив взаимоотношений между нашими странами!

18 июля 1863 года Кронштадт провожал в поход корабли. Нарядные, сверкая свежей краской, красовались 50-пушечные фрегаты “Александр Невский” и “Пересвет”, 17-пушечные корветы “Варяг” и “Витязь”, клипер “Алмаз”. Лишь начальнику эскадры контр-адмиралу С. С. Лесовскому да командирам кораблей было известно, что эскадра уходит не в обычное плавание. Им предстояло скрытно пересечь Атлантику и сосредоточиться в Нью-Йорке, где к эскадре присоединится фрегат “Ослябя”...

В чём смысл этого похода?

... С 1861 года в США бушевала гражданская война. Англия и Франция всемерно поддерживали мятежников Юга - плантаторов-рабовладельцев, враждебно относившихся к правительству президента Линкольна. Каперские суда Конфедерации - “Алабама”, “Сэмтер” и другие - вели пиратские действия в Атлантике, опираясь на порты Англии и Франции.

Летом 1863 года политика Лондона и Парижа приняла особо враждебный северным штатам характер. Наполеон III решил официально “признать Юг”. Англия спешно строила для мятежников 40 каперских кораблей. В Манчестере уже спустили на воду заказанный южанами броненосец “Александра”. Английский парламент обсуждал вопрос о вмешательстве в гражданскую войну...

Совсем иную позицию занимала Россия. Ещё в июне 1861 года послу США в Петербурге было сообщено, что на основании указаний министра иностранных дел А. М. Горчакова кораблям флота России приказано “не салютовать флагу и не признавать бумаги в порядке” судов Конфедерации. Это означает запрет на посещение русских портов судами южан. При встрече в море военные корабли России имели основание поступать с ними, как с пиратскими.

Россия отвергла все предложения Англии и Франции о вмешательстве в пользу мятежного Юга. Она неизменно оказывала дипломатическую поддержку правительству Линкольна. Такая политика правительства России объективно носила прогрессивный характер и совпадала с позицией демократических кругов русского общества.

В начале 1863 года международная обстановка в России осложнилась в связи с начавшимся восстанием в Польше. В марте 1863 года уже всё

Царство Польское было охвачено освободительным движением. Хотя судьба польского народа ни в коей мере не беспокоила правящие круги Англии и Франции, это восстание давало удобный повод для враждебных действий против России.

¹ М. Чекунов, Негоциация Ксенафонта Анфилатова // Вокруг света, 1977, № 6

Англия и Франция пытались организовать против России мощную во-

енную коалицию. В создавшейся напряжённой обстановке Россия предприняла спешные военные приготовления, чтобы в случае войны флот не оказался запертым в Финском заливе, как это было в недавнюю пору Крымской войны.

Передовые деятели русского флота задумывались об этом задолго до описываемых событий. Ещё в 1859 году капитан 1 ранга А. А. Попов, в будущем выдающийся строитель и организатор русского броненосного флота, был послан во главе отряда военных кораблей из Кронштадта на Тихий океан. Здесь, на Дальнем Востоке, Попов подаёт записку на имя генерал-губернатора Восточной Сибири Муравьёва-Амурского с изложением задач и целей флота на Тихом океане. “Прошлая война, - писал он, - подтвердила историческую истину, что самая ложная и самая несчастная из всех идей сбережения флота есть необходимость спрятать его: военные суда сберегаются в море, учатся в сражениях”. Далее Попов развивает идею крейсерской войны на морских коммуникациях вероятных тогда противников России - Англии и Франции.

Став с сентября 1861 года начальником Тихоокеанской эскадры, Попов, к тому времени уже контр-адмирал, настойчиво готовит свои корабли к будущей войне. Об этом периоде ярко и достоверно рассказал известный писатель-маринист К. М. Станюкович, бывший тогда одним из офицеров эскадры (рассказ “Беспокойный адмирал” и другие).

В первые месяцы 1863 года большинство кораблей Тихоокеанской эскадры находились в дальних плаваниях. Начальник эскадры контр-адмирал А.А.Попов, узнав об обострении международной обстановки, начал стягивать корабли эскадры в порты Японии, хотя Петербург приказывал сосредоточить эскадру в портах Китая. Попов понимал, что в случае войны эскадра может быть там легко заблокирована.

Одновременно Попов направил в Русскую Америку - в гавань Святого Павла на острове Кадьяк - транспорт “Японец” с запасами угля, снарядов и другого снабжения. На борту его пошёл офицер, которому вручен пакет с надписью: “Вскрыть с получением известий о начале военных действий”. В пакете - точки и даты рандеву с кораблями эскадры. Подобные запечатанные пакеты с инструкциями на случай войны имелись и на остальных кораблях...

Словом, на Тихом океане стараниями Попова у России существовала эскадра, уже готовая в случае необходимости к боевым действиям. А вот в Атлантике таких сил не было. Только в конце июня 1863 года принимается решение об образовании Атлантической эскадры. Начальник эскадры контр-адмирал С. С. Лесовский был известен как опытейший моряк, прекрасно проявивший себя во время службы на Тихом океане. Во врученной ему инструкции говорилось, что “в случае предвидимой ныне войны с западными державами, действовать всевозможными и доступными вам средствами против ваших противников, нанося посредством отдельных крейсеров наичувствительнейший вред и урон неприятельской торговле

или делая нападения всей эскадры на слабые и малозащищённые места неприятельских колоний”.

Эскадра Лесовского, выйдя в море 18 июля 1863 года, пополнила запасы угля у входа в пролив Большой Бельт, так как через Балтику корабли шли, в основном, под парами. Корабли выдержали жесточайший шторм в районе Борнхольма, завершившийся поломкой машины на фрегате “Александр Невский”. Интересно, что впервые в истории флота приёмка угля проводилась на ходу при огромной зыби. Целые сутки шла эта нелёгкая работа, но моряки успешно справились с нею. Выйдя в Северное море, эскадра в целях скрытности проложила курс к северу от Британских островов... 13 сентября 1863 года флагманский корабль “Александр Невский” и фрегат “Пересвет” прибыли в Нью-Йорк. Здесь их уже ожидал пришедший из Генуи фрегат “Ослябя”. На следующий день в гавань зашли отставшие корветы. “Алмаз”, дрейфовавший две недели в штилевой полосе, пришёл двумя неделями позже - 29 сентября. В порту Нью-Йорка оказалась русская эскадра из шести кораблей со 167 орудиями. Их экипажи насчитывали 172 офицера и 2430 человек команды.

А к 1 октября 1863 года в Сан-Франциско сосредоточилась Тихоокеанская эскадра контр-адмирала Попова в составе четырёх корветов (“Бога-тырь”, “Калевала”, “Рында” и “Новик”) и двух клиперов (“Абрек” и “Гайдамак”) - всего 57 орудий и экипаж из 102 офицеров и 904 человек команды.

Одновременное появление двух русских эскадр в портах Севера было полной неожиданностью для Англии и Франции. Посол России в Вашингтоне Стеклъ сообщал в Петербург, что появление кораблей русского военно-морского флота “произвело сенсацию в стране, и особенно в Нью-Йорке”. Русские моряки были восторженно встречены американским народом.

Северяне справедливо считали поддержкой правительства Линкольна сам факт прихода в порты Соединённых Штатов эскадр дружественной России. Нью-йоркские газеты в октябре 1863 года были полны сообщений о восторженной народной демонстрации при встрече русских кораблей. На “Александр Невский” даже прибыла делегация нью-йоркского муниципалитета. Во врученной контр-адмиралу Лесовскому резолюции говорилось: “... прибытие в порт пяти кораблей русского флота под командованием контр-адмирала Лесовского даёт муниципалитету города возможность хотя бы в некоторой степени выразить благодарность за доброжелательство, обнаруженное русским правительством к правительству и народу Соединённых Штатов”.

Вот как описывала газета “Нью-Йорк Геральд» встречу русских на улицах города 1 октября: “Полные народа тротуары улиц, по которым направлялось шествие, окаймлялись войсками, стоявшими длинными шпалерами. Дома были разукрашены флагами, оркестры играли русские и американские национальные гимны... Народ с восторгом встречал процес-

сию...” Почти каждый день на “Александр Невский” прибывали делегации штатов и города, чтобы выразить уважение и признательность России за поддержку Севера. В честь русских моряков устраивались многочисленные банкеты. В те дни юный гардемарин с клипера “Алмаз” Н. А. Римский-Корсаков, будущий великий русский композитор, писал в Россию: “Нашу эскадру приняли дружелюбно, даже до крайности. В военном платье на берег показаться нельзя: не ты будешь смотреть, а на тебя будут смотреть. Будут подходить (даже дамы) с изъявлением своего уважения к русским и удовольствия, что они находятся в Нью-Йорке...”

Не менее восторженно встречали русских моряков и в Сан-Франциско. Морской министр Уэллес заявил, что пребывание русских эскадр “не может не быть источником удовольствия и счастья для наших соотечественников. Боже, благослови русских!”

Морское министерство США предложило Лесовскому и Попову помощь в ремонте и снабжении эскадр. Президент Линкольн заверил посла России Стекля, что появление эскадр в портах США и “обмен учтивостями и любезностями, который за ним последовал, создают дружескую связь между обеими странами”.

Пребывание русских эскадр в портах США, дружественная правительству Линкольна политика России вызывали раздражение и ненависть правящих кругов Англии и Франции. Через некоторое время начались нападки на Россию и в некоторых газетах Нью-Йорка. Объясняется это тем, что реакционные круги крупной буржуазии города хотели использовать русские эскадры для обострения обстановки, провоцирования войны с Англией и Францией и примирения с рабовладельцами Юга. Но русские эскадры придерживались политики нейтралитета. Не желало войны с Англией и правительство Линкольна. Таким образом, позиция начальников русских эскадр отвечала интересам США. А русские моряки тем временем совершенствовали боевую выучку и демонстрировали поддержку Северным штатам.

В ноябре 1864 года, несмотря на штормовую погоду, Лесовский вывел эскадру в море. Фрегат “Ослябя” под флагом Лесовского, корветы “Варяг” и “Витязь” по приглашению президента Линкольна направились к Вашингтону и бросили якоря в его аванпорту на реке Потомак - Александрии. На корабли нанесли визит государственный секретарь Стюард и жена президента г-жа Линкольн. Русские моряки были гостями конгресса и видных политических деятелей, правда, сам президент Линкольн не смог из-за болезни принять Лесовского.

Интересна такая подробность. Во время стоянки в Александрии командир “Осляби” капитан 1 ранга И. И. Бутаков вместе с группой офицеров совершил поездку на фронт, в Потомакскую армию генерала Мида. Русские офицеры на конях объехали построенные для встречи войска. Полки отдавали честь русским морякам, преклоняя знамёна.

В начале 1864 года Лесовский на “Александре Невском” вместе с

“Пересветом” и “Витязем” ушёл в плавание в Карибское море и Мексиканский залив. “Ослябя”, “Варяг” и “Алмаз” остались в США под командованием капитана 1 ранга И. И. Бутакова. Посетив порты Кубы и Британского Гондураса, корабли возвратились в порты США.

Ещё один эпизод того времени символичен для русского флота. В начале февраля 1864 года в Аннаполис пришёл “Витязь”, а на следующий день в городе вспыхнул пожар. И тогда командир немедленно направил на берег корабельные пожарные партии. Матросы действовали смело и споро, что отметила местная газета. Впоследствии корвет посетили губернатор и конгрессмены штата Мериленд с выражением признательности русским морякам за помощь.

Что касается Тихоокеанской эскадры, то в Сан-Франциско не было других военных кораблей, кроме неё: американский Север не имел военного флота на Тихом океане. Да и береговые батареи Сан-Франциско не представляли серьёзной силы. В то же время городу угрожало появление каперских судов южан - “Алабамы” и “Сэмтера”. В создавшейся обстановке контр-адмирал Попов взял Сан-Франциско под защиту русской эскадры. Узнав об этом, каперы конфедератов не осмелились решиться на нападение.

Как и моряки атлантической эскадры, тихоокеанцы заслужили благодарность жителей города за эффективную помощь в борьбе с пожарами, вспыхнувшими там в октябре 1863 года. 200 матросов и офицеров эскадры участвовали в борьбе с огнём. 26 октября муниципалитет Сан-Франциско направил по этому поводу специальную благодарственную резолюцию адмиралу Попову.

Присутствие русских эскадр в портах США благотворно сказалось на итогах гражданской войны. Как писал американский посланник в Петербурге, “можно не сомневаться, что осведомлённость об этом французского и английского правительств явилась тем самым великим поводом, который удержал их на привязи”.

В апреле-мае 1864 года Лесовский провёл в море смотры с артиллерийскими стрельбами фрегатов “Ослябя” и “Пересвет”, а также корвета “Витязь”. Это было подготовкой к возвращению в Россию. Эскадры выполнили свою задачу и отзывались на Родину.

4 июля 1864 года “Ослябя” под флагом начальника эскадры, а также “Пересвет” и “Витязь” вышли из Нью-Йорка в Кронштадт и уже 20 июля 1864 года Кронштадт встречал Атлантическую эскадру, за 47 дней, без заходов, совершившую переход через океан. “Такой переход может поистине считаться прекрасным, - писал “Кронштадтский вестник” 22 июля 1864 года. - На матросов эскадры весело смотреть: это бравый, чисто морской народ, как будто назло тем господам, которые уверяют нас, что русский человек не имеет ни охоты, ни способности к морю”.

Состоявший в эскадре Лесовского фрегат “Александр Невский” направился в Средиземное море. Чуть раньше его, в мае 1864 года, ушёл

на Тихий океан через Магелланов пролив и корвет “Варяг”, перешедший в состав Тихоокеанской эскадры, как и клипер “Алмаз”...

Со всей очевидностью следует отметить тот факт, что государственные и политические деятели США той эпохи расценивали пребывание русских эскадр и вообще политику России, как несомненную помощь правительству Линкольна в дипломатической борьбе с Англией и Францией, в предотвращении всё ещё существовавшей угрозы интервенции со стороны этих стран. Это не могло не вызвать признательности и дружеских чувств к России. Недаром уже в 1866 году в Кронштадт прибыл с дружеским визитом монитор военно-морского флота США “Миантономо”. Американские моряки были тепло встречены в Петербурге. Они посетили Москву. Вот как писал об этом визите автор брошюры, изданной в те дни в Петербурге: “Конечно, будущее никому не известно, но лучшим ручательством, что никогда дело у нас не дойдёт до серьёзной ссоры, служит тот несомненный факт, что мир всегда будет приносить нам обоим неисчислимые выгоды, тогда как война может принести только бедствия, так что если политическое равновесие не миф, то точка опоры находится именно между Россией и Соединёнными Штатами”.

С ним перекликается автор статьи в нью-йоркском еженедельнике “Харперс уикли” тех дней. “Аналогии между американским и русским народами слишком часто уже описывались, и нужды объяснять это ещё раз нет. Россия, как и Соединённые Штаты, - нация будущего. Её возможности только начинают развиваться. Её национальная судьба ещё только наметилась... Для двух таких народов, прочно связанных союзом, точно так же, как традиционной симпатией и добрыми чувствами, не будет ничего невозможного. И, конечно, самой минимальной из целей, которой они могут достигнуть, будет поддержание мира и спокойствия во всём мире”.

3. Русско-турецкая война 1877-1878 годов.

К 70-м годам XIX в. Османская империя (Турция), значительно потерявшая силу и влияние, всё ещё продолжала держать под своей пятой Балканский полуостров, Румынию, Молдавские княжества, Словакию, угрожала Польше и Венгрии. Угнетённые турками греки, сербы, болгары, румыны, исповедовавшие православие, обращали свой взор на Россию. Однако дряхлеющую империю османов поддерживали могущественные европейские державы - Франция и, прежде всего, Англия. Они оказывали туркам военную, финансовую и политическую поддержку.

Летом 1875 года вспыхнуло восстание славянских народов в Боснии и Герцеговине. В апреле 1876 года - в Болгарии. Эти восстания превратились в народное движение общенационального характера. Даже крошечные страны - Сербия и Черногория - пошли войной против султанской тирании.

Русская общественность с огромным сочувствием следила за борьбой братских народов. Более пяти тысяч русских добровольцев уже в 1876 году сражались в сербской и черногорской армиях. По стране шёл сбор средств, продовольствия и медикаментов для восставших славян.

Сгустившиеся у южных границ России тучи военной опасности заставили правительство и военное руководство задуматься об укреплении обороноспособности юга страны. Но, как известно, в результате трагической неудачи в ходе Крымской войны 1853-1856 гг. Россия была лишена права иметь на Чёрном море военный флот и военно-морские базы! Правда, путём трудных и длительных дипломатических усилий русское правительство в 1871 году добилося отмены унижительных для национального самолюбия и крайне опасных в военном отношении ограничений. Однако теперь Черноморский флот приходилось создавать заново. В это время он имел в строю только два старых броненосца береговой обороны, построенных по проекту адмирала А. Попова - "поповки", недостаточно вооружённые и тихоходные, хотя и сильно бронированные. Кроме того, флот имел четыре корвета и несколько военных шхун. А у турок тогда было 22 броненосных корабля, вооружённых мощными английскими орудиями фирмы Армстронга и обладавших хорошим ходом и бронированием. Кроме того, было и 82 неброненосных боевых корабля. Командовал флотом английский офицер Гобарт-паша. С ним было немало английских советников. Нельзя было упускать из виду не только этот огромный численный перевес турецких сил, но и то, что вблизи Дарданелл постоянно крейсировала английская эскадра, а русско-английские отношения того времени были очень напряжёнными.

Прямое боевое столкновение флотов на Чёрном море было абсурдным. Не то соотношение сил! Поэтому надо было искать другое решение. Выход до некоторой степени виделся в использовании гражданских судов, приспособленных и переоборудованных под военные или вспомогательные суда. Именно из существующего положения дел исходили моряки, предлагая ещё в 1856 году создать общество судовладельцев под названием РОПиТ (Российское общество пароходства и торговли), которое предназначалось не только для интенсификации торговли с зарубежными странами, но и для поддержки военного флота в случае войны. Основное использование крупных судов планировалось в качестве вспомогательных крейсеров.

Но, оказалось, есть ещё один сильный аргумент у воюющей страны - изобретённая в середине XIX в. известным русским учёным Б. Якоби мина. Правда, не в качестве только оборонительного оружия, а и в роли наступательного!

Реализовать такую идею взялся лейтенант С. О. Макаров. Он предложил использовать так называемую шестовую мину - 40-килограммовый заряд пироксилина, прикреплённый на конце длинного (8-10 метров) шеста и взрывающийся при соприкосновении с корпусом вражеского кораб-

ля. Шестовые мины устанавливали на катерах. Учитывая же, что катера имеют малую мореходность и дальность плавания, было решено доставлять такие катера в район боевых действий на соответствующем судне. С этой целью в РОПиТе было арендовано несколько подобных судов, в частности “Великий князь Константин”, “Веста” и другие. С. О. Макаров получил под командование пароход “Великий князь Константин”, на котором установил четыре минных катера. Он сам подобрал офицеров - командиров катеров, обучил их тактике использования нового оружия, усовершенствовал оборудование парохода для обеспечения спуска и подъёма минных катеров и т. д.

Словом, когда 12 апреля 1877 года было официально объявлена война против Турции, Черноморский флот уже имел определённые силы и оружие для ведения боевых действий. Уже 28 апреля пароход “Константин” вышел из Севастополя в первый боевой поход к Кавказскому побережью, где по данным разведки находилась сильная турецкая эскадра. Лишь в ночь на 1 мая поиск завершился удачей - обнаружили турецкий сторожевой корабль. Все четыре катера пошли на него. Одним из катеров командовал сам Макаров. В полной темноте приблизились к цели. Первым вышел в атаку катер лейтенанта Зацаренного. Но его мина не сработала. Тогда, осыпаясь пулями, пошёл в атаку катер Макарова. К сожалению, неопытный экипаж растерялся, долго готовил мину, в результате атака сорвалась!

Первая минная атака завершилась неудачей. Но Макаров не сдался. Пока турецкий флот хозяйничал вдоль русских черноморских берегов, по сути не встречая противодействия, 2 мая пять турецких броненосцев обстреливали порт Сухум. Правда, высадка десанта отбита была солдатами гарнизона. 5 мая семь кораблей турок снова бомбардировали Сухум. 7 и 8 мая бомбардировке подверглись уже береговая полоса от мыса Адлер до Очамчир (около 150 километров)...

Лучше шли дела у сухопутной армии. Она подошла к Дунаю. Но форсировать реку было невозможно, так как этому противодействовали бронированные речные корабли турок - мониторы. Поскольку в дунайской дельте мы имели несколько минных катеров, два из них ночью атаковали турок и потопили монитор “Сейфи”. Это заставило турок тотчас увести свои корабли. Так пришла первая удача, одержанная моряками в этой войне. А 28 мая Макаров доставил ещё 6 минных катеров к устью Дуная, где в протоках стояло много турецких кораблей. Первые атаки катеров Зацаренного и Пущина были неудачны. Зато лейтенант Рождественский, атаковав, сильно повредил турецкий корвет “Иджлалиле”. Он вышел из строя до конца войны...

Турки по достоинству оценили мощь нового оружия русских. Боевая активность их флота резко снизилась. Наконец-то оценили первоначально критиковавшийся вид оружия и в России. Главный командир Черноморского флота адмирал Н. Аркас писал в Петербург: “... Считаю своим дол-

гом отнестись с похвалою о молодецком деле парохода “Великий князь Константин” с шестью миноносными катерами, доказывающем существование среди моряков той отваги, соединённой с хладнокровной распорядительностью и готовностью к самопожертвованию, которая всегда была присуща нашему флоту... Всё это служит доказательством, что героический дух русского флота, передаваясь преемственно, служит нашей личной силой...”

Дальнейшее использование минных катеров на Черноморье принесло ещё немало славных побед русскому флоту. Они топили корабли врага, помогали сухопутным частям, отвлекая на себя турецкий флот, обстреливавший районы действий русских войск. Пароход “Великий князь Константин” совершал поход за походом.

Вот только короткий список их: 28 апреля 1877 года - к Потти; 3 мая 1877 года - к Батуми, где уничтожил турецкий корабль; 29 мая - к Сулине, где повредил турецкий сторожевик; 6-8 июня от Одессы до Анатолийских берегов, причём уничтожено было 4 турецких судна; 19-23 июля - от Севастополя до Константинополя и румелийско-анатолийских берегов с уничтожением пяти турецких судов; 4-8 августа - от Севастополя вдоль Кавказского побережья для поддержки сухопутных войск у Адлера и Туапсе; 10-13 августа - от Новороссийска вдоль Кавказского побережья; 10-16 января 1878 года - от Севастополя вдоль Кавказского и Анатолийского побережий с повреждением турецкого корабля у Сухум-Кале...

Тем временем на сухопутном театре действия разворачивались следующим образом. На Балканах в ночь на 15 июня 1877 года русские войска во главе с генералом М. Драгомировым форсировали Дунай в районе Зимницы. Это была классическая, блестящая операция. В результате стремительного броска передовой отряд генерала И. Гурко 25 июня занял древнюю столицу Болгарии - Тырново. В начале июля русские вышли на Шипкинский перевал, перейдя Балканы. Только срочная переброска 40-тысячного корпуса Сулеймана-паши из Албании остановила их. Начались кровопролитные затяжные бои... Лишь 28 ноября капитулировала осажденная русскими войсками крепость Плевна. В декабре освобождена София.

На Кавказском театре действий в апреле-мае русские осадили сильнейшую турецкую крепость Карс. Но осада была длительной и не всегда удачной, так как турки в тылу войск развернули активную диверсионную деятельность, в которой участвовали турецкие десанты и отряды чеченских и абхазских феодалов.

Здесь флоту пришлось часто применять корабли для поддержки своих войск или отвлечения вражеских сил от них. Именно такая операция состоялась 7 августа у Гагр, когда “Великий князь Константин” отвлёк на себя турецкий броненосец, огнём тяжёлой артиллерии заблокировавший в ущелье передовой отряд русских под командованием полковника Б. Шелковникова. А вскоре пал и Карс, считавшийся главным опорным пунктом

турок на Кавказе...

В конце 1877 года довелось применить в деле давно закупленные царским правительством иностранные торпеды. “Мина Уайтхеда” - так звали творение англичанина Уайтхеда. Куплены они были правительством России задорого, хотя свой изобретатель, художник по профессии, И. Александровский ещё в 1865 году создал свою торпеду, лучшую по качеству и более дешёвую.

Из-за дороговизны “мины Уайтхеда” лежали без применения на Севастопольских складах. После долгих просьб и уговоров капитан-лейтенант С. Макаров сумел убедить адмирала Аркаса дать ему несколько торпед в дело. И уже в декабре 1877 года “Константин” пошёл к Батуму, имея на борту два катера, вооружённых торпедами. Они атаковали сильнейший турецкий броненосец “Махмудие”. Правда, до цели торпеды не дошли. Но турки, узнав о применении торпед, были чрезвычайно встревожены. Они тотчас усилили охранение своих главных гаваней, отвлекая на это множество судов.

14 января 1878 года “Константин”, ведомый уже капитаном 2 ранга С. Макаровым, поддерживая войска, штурмующие Бутум, атаковал торпедами турецкий корабль “Интибах”. Именно этот корабль стал таким образом первой в истории жертвой торпедного оружия...

А пять дней спустя было подписано перемирие с Турцией. Это было естественно: авангард русских войск во главе с генералом Скобелевым стоял уже под Константинополем. На Кавказе турками сданы сильнейшие крепости Карс и Батум. На Чёрном море сильный турецкий флот не мог ничего поделать в противоборстве с малочисленным Черноморским, применившим новое оружие войны - мины и торпеды.

19 февраля 1878 года в местечке Сан-Стефано (вблизи Константинополя) был подписан мирный договор, по которому Россия возвращала себе часть Бессарабии, а также Турецкую Армению, утраченные после Крымской войны. Была при этом оговорена полная независимость Болгарии, Сербии и Румынии.

Правда, Англия, верная своей политике и своим пристрастиям, добилась частичного пересмотра договора на Берлинском международном конгрессе в июне. Причём неожиданно, за счёт турок, получила территориальные приращения не участвовавшая в войне Австро-Венгрия. Не осталась без выгод и Англия.

ГЛАВА X

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РОССИИ

1. Становление морских сил Дальнего Востока.

Российская империя обладала колоссальной по протяженности границей и огромной территорией. Благодаря энергии и смелости землепроходцев и исследователей XVI-XVII веков (Ермак, Дежнев, Невельской, Врангель и т.д.), граница России была продвинута далеко на восток, к самому побережью Тихого океана. Через 60 лет после того, как отряд казаков Ермака преодолел Уральский хребет, их сыновья и внуки уже срубили первые зимовья на берегах Тихого океана.

Первыми на суровое побережье Охотского моря вышли в 1639 году казаки Ивана Москвитина. Новые русские земли с их неисчерпаемыми запасами, плодородными почвами, лесами вошли неотъемлемой частью в состав русского государства. Мощь государства заметно увеличилась. «Изумленная Европа, в начале княжения Ивана Третьего едва ли даже подозревавшая о существовании Московии, зажатой между Литвой и татарами, была ошеломлена появлением огромной империи на восточных своих окраинах» - писали западные историки.

Хотя эта территория от Урала до Сахалина принадлежала Российской империи, уклад жизни народностей, населявших ее, оставался на уровне, недалеко от первобытно-общинного, который существовал у них и до колонизации их Россией. Власть ограничивалась деятельностью царских наместников и содержанием небольших гарнизонов в сколь-нибудь крупных населенных пунктах. Царское правительство видело в Сибири и Дальнем Востоке в первую очередь источник дешевого сырья, да отличное место для ссылок и тюрем.

Лишь в XIX веке, когда Россия вступила в эпоху капиталистического развития, началось интенсивное освоение огромных пространств. Постройка Сибирской железной дороги, начатая в 1891 году и законченная в 1900 году, имела большое значение в экономическом развитии этих районов.

Особенно укрепляло свои позиции российское государство на Дальнем Востоке. На берегу Тихого океана в 1860 году строится город, вскоре ставший и мощнейшей военно-морской базой. И чтобы ни у кого не возникало сомнения, что эти земли русские, город назвали Владивосток-«владей Востоком!»

Не только экономическими соображениями руководствовалась Российская империя, усиленно осваивая далекие края. В начале XX века среди развитых капиталистических стран началась отчаянная борьба за сферы влияния, за рынки сбыта и, конечно, за территории. А на Дальнем Востоке рядом с Россией находились Китай и Япония. Если Китай в это время представлял собою полуколониальную и полуфеодальную страну с боль-

шой территорией и слабой государственной организацией, то Япония, наоборот, была страной крепкой государственности, и бурно развивающейся экономики. Она имела хорошую сухопутную армию и мощный военно-морской флот.

Стесненная территориально на сравнительно небольших островах, она стала к началу XX века проявлять особую активность на Дальнем Востоке, стремясь к захвату Восточной Азии. В первую очередь - Кореи и Манчжурии, - как рынков сбыта и источник сырья. Кроме того, в тайных и далеко идущих планах Япония эти территории рассматривала как плацдарм для дальнейшей агрессии против Китая и русского Дальнего Востока. В этом Японию исподволь поддерживали США и Англия, которые стремились усилиями японцев не допустить укрепления позиций России на Дальнем Востоке. В противовес странам, державшим сторону Японии в вопросе о Дальнем Востоке, на стороне России были Германия и Франция, которые пытались усилиями русских не допустить своих конкурентов на мировом рынке к новым источникам сырья и дешевой рабочей силы. Российская империя среди этих стран, конечно, не выглядела невинной овечкой. Россия также стремилась не только укрепиться, но и расширить плацдарм на Дальнем Востоке за счет более слабых соседних стран.

В 1894 году Япония напала на Китай и довольно легко разбила его армию, после чего потребовала передачу ей территории Ляодунского полуострова. Однако под дипломатическим нажимом России, которая тоже держала эту территорию в своих планах, а также под влиянием ее союзников, Японии пришлось отступить от своих требований. Это еще больше обострило отношения между Россией и Японией. Япония, понимая, что основным ее противником на Дальнем Востоке становится Россия, начала тайную подготовку к войне.

Дипломатическая же активность России по отношению к Китаю привела к тому, что в 1896 году был заключен с Китаем оборонительный союзный договор, по которому Россия получала право на постройку Китайско-восточной железной дороги (КВЖД), что еще более упрочило положение России в этом районе. Кроме того, Россия в 1898 году арендовала у Китая сроком на 25 лет Квантунский полуостров с Порт-Артуром, который становился главной базой русского военно-морского флота на Востоке.

Надо прямо сказать, что выбор был произведен не совсем удачно: гавань Порт-Артура обладала существенным недостатком - выходы из нее мелководны, самые крупные корабли того времени - броненосцы - могли входить-выходить из нее в недолгие часы наивысшей точки прилива.

Китай был вскоре после своего окончательного упадка буквально растащен на куски крупнейшими капиталистическими державами: Англия взяла под свой контроль порт Вейхайвей, Германия обосновалась в порту Цзяочжау, Франция заимела концессии в южных областях Китая. От них не отстала и Российская империя, оккупировав Манчжурию. Одной Япо-

нии в результате всего не досталось ничего. Это еще более подстегнуло ее направить свои основные усилия на укрепление и развитие военной мощи. Особое внимание уделялось военно-морскому флоту, который вскоре вышел на передовые позиции в мире как в техническом оснащении, так и в тактике ведения боя и выучке личного состава.

К началу XX века Япония была готова помериться силой с Россией. Тем более, что в 1902 году был заключен военно-политический англо-японский союз, полностью развязавший Японии руки в ее захватнических устремлениях.

Что же имела Россия для укрепления своей позиции на морях и океанах в этот период?

С 1900 года на Балтийском судостроительном заводе, например, строили серию эскадренных броненосцев типа “Бородино”. К 1904 году вошли в строй – “Император Александр III”, “Князь Суворов”, почти готов был “Слава”. В 1904 же году были созданы первые подводные лодки по проекту И.Г.Бубнова, причем на постройку каждой хватило по 8 месяцев.

Русско-турецкая война 1877-78 гг. показала, что у России непросто было мало боевых кораблей открытого моря. Особое совещание при правительстве в 1881 году разработало государственную программу строительства флота, чтобы вывести его из состояния “застоя и слабости”, как было указано в докладе царю.

Программа предусматривала за 20 лет с 1883 года по 1903 год, учитывая недостаток финансов, построить прежде всего броненосцы, одинаково пригодные для Балтики и Черного моря, а также для открытых морей. Планировалось создать таких 18 единиц. Кроме того – 11 канонерских лодок для побережья и шхер, 100 миноносек улучшенного типа, 13 крейсеров разного ранга.

Однако в программу внесли изменения в 1885 и 1890 годах, поэтому построено было меньшее количество так нужных кораблей: вместо 18 – 9 броненосцев, вместо 30 крейсеров – 21, соответственно и другие суда. В это время остро ощутилась необходимость иметь достойный флот на Дальнем Востоке. Поэтому в 1898 году появился семилетний план судостроения, по которому прежде всего для Тихоокеанского флота надо было построить 12 броненосцев, 20 крейсеров, 59 миноносцев, а на деле до 1904 года ввели в строй 10 броненосцев, 16 крейсеров, 48 миноносцев.

Ввиду занятости отечественных верфей, значительную часть этих кораблей пришлось строить за границей – в Германии, Франции, США. Строительство затягивалось, дорожало. А время шло. И оно играло на руку не России, а молодой империалистической Японии, промышленный бум в которой позволял ускоренно наращивать силы армии и флота, совершенствовать военную технику и корабельный состав.

2. Русско-японская война 1904-1905 годов.

24 января 1904 года Япония разрывает дипломатические отношения с Россией и одновременно начинает военные действия против русских войск, находящихся на территории Китая. Стратегическая задача Японии – как можно скорее разбить русские войска до их полного сосредоточения на Дальнем Востоке.

Японский военно-морской флот в полном составе вышел в Желтое море для внезапного нападения на русские корабли и обеспечения себе полного превосходства на морском театре военных действий. Кстати, этого они в течении военной кампании почти полностью добились.

Показательно, что только на четвертый день после нападения Япония объявила миру, что она находится в состоянии войны с Россией.

Япония к началу военных действий имела сухопутную армию (считая и резервные силы) в 330 тысяч человек. На вооружении армии имелись 1068 орудий разных калибров. Россия же на начало войны на Дальнем Востоке имела сухопутные войска в количестве 100 тысяч человек. К сожалению, даже они были разбросаны на значительном расстоянии от Байкала до Порт-Артура.

Что касается флота, Россия к тому времени имела на Дальнем Востоке всего семь броненосцев, четыре броненосных крейсера, семь легких крейсеров, шесть канонерских лодок, два минных заградителя, тридцать семь эсминцев и миноносцев. В сравнении с японским флотом, Россия уступала ему по всем показателям: и по количеству, и по качеству кораблей, и по их артиллерийскому вооружению. В частности, Япония имела шесть броненосцев, восемь броненосных и двенадцать легких крейсеров, сорок семь эсминцев и миноносцев...

Из-за недалекости верховного военного командования России и всеобщей уверенности в правительственных кругах, что Япония не посмеет напасть на дальневосточные рубежи, еще летом 1903 года все броненосцы ушли из Владивостока зимовать в Порт-Артур, в гавань, которая не соответствовала их габаритам и осадке.

В гавани же второй базы флота – Владивостока - из крупных боевых кораблей остались лишь крейсера «Россия», «Громобой», «Богатырь» и «Рюрик».

Узнав об этом, японский адмирал Того сказал: «Больше всего я боялся, чтобы русские не перегнали эскадру из Порт-Артура во Владивосток. Тогда бы весь русский флот оказался в единой базе, и наша борьба с ними стала бы весьма опасна. Но теперь, когда этого не произошло, инициатива целиком в моих руках...»¹

И действительно, броненосцы I-й Тихоокеанской эскадры адмирала Старка в Порт-Артуре отделяли от отряда крейсеров адмирала Рейцен-

¹ Журнал "Наваль." М.; 1991 №1.

штейна во Владивостоке два моря - Японское и Желтое, а расстояние - более 1000 миль!

Следует добавить к этому, что общее командование русскими войсками на Дальнем Востоке осуществлял вице-адмирал Алексеев Е.И., человек невеликих военных дарований, но близкий к царю и пользовавшийся влиянием на Николая II, а сухопутными войсками командовал генерал Куропаткин А.Н., слабо разбиравшийся в стратегии военного искусства и не обладавший нужной для полководца силой воли и твердостью духа. Его назначили командовать войсками, считая, что он, недавно вернувшийся из Японии, хорошо знает и театр предстоящей войны и военную мощь Японии. К сожалению, как известно, Куропаткин А.Н. в своих бодрых реляциях утверждал, что Япония к войне не готова, а русский Дальний Восток, мол, превращен в нерушимый Карфаген.

Основной чертой Куропаткина была чрезмерная осторожность. Он не столько жаждал победы над врагом, сколько боялся поражения. Куропаткин всеми доступными мерами в своих распоряжениях и приказах проводил в жизнь свой основной девиз: «Не рисковать!»

Художник Верещагин, человек далекий от военной профессии, имел более трезвый взгляд на сложившуюся обстановку. Он писал: «По всем отзывам, у Японии и флот, и сухопутные войска очень хороши, так что она, в том нет сомнения, причинит нам немало зла... у них все готово для войны, тогда как у нас ничего готового, и все надобно везти из Петербурга...»

Флотом на начальном этапе номинально управлял вице-адмирал Макаров С.О. Дело в том, что он был неожиданно назначен командующим I-й Тихоокеанской эскадрой на Дальнем Востоке. Это произошло после начала войны - в начале февраля 1904 года. Адмирал был прогрессивнейшим человеком для того времени. Он был не только хорошим боевым командиром, но и глубоко знающим свое дело корабельным инженером. Более же того, он, недавно побывавший на Дальнем Востоке, в том числе в Японии, а также Владивостоке и Порт-Артуре, хорошо знал тамошнюю обстановку и соотношение сил. Конечно, он был разносторонним ученым, изобретателем и моряком. Как известно, под непосредственным наблюдением и по указаниям С.О. Макарова был построен первый в России мощный ледокол «Ермак». Отстаивая идею освоения Севера, С.О. Макаров писал: «Простой взгляд на карту России показывает, что она своим фасадом выходит на Ледовитый океан. Мощный ледокол откроет дверь в этом главном фасаде, он снимет ледяные ставни с окна, которое Петр I прорубил в Европу». Девизом всей его плодотворной жизни было: «В море - значит дома» и «Помни войну». Этот девиз выбит на его памятнике, установленном в Кронштадте.

К сожалению, С.Макаров слишком рано погиб, и это стало трагедией для России.

Японское командование, как уже говорилось выше, основными воен-

ными целями ставило достижение полного господства на море. На суше японцы в первую очередь стремились овладеть Порт-Артуром, чтобы затем распространить свои военные успехи на Корею и Манчжурию, вытеснив из этих районов русских.

Генерал Куропаткин А.Н. с самого начала боевых действий дал приказ по армии вести пассивно-оборонительные действия с целью выиграть время для подхода и сосредоточения основных сил, растянутых почти на пол-Сибири. Японская армия, воспитанная в духе шовинизма, отличавшаяся хорошей индивидуальной подготовкой солдата, воспользовавшись явной нерешительностью русского командования, с первых дней военных действий перехватила инициативу в свои руки.

Несмотря на героизм русских солдат и младших офицеров, русская армия, страдавшая от недооценки командованием мощи огневого удара и наличия инженерного обеспечения перед его нанесением, а также от слабого взаимодействия различных родов войск (за это, в первую очередь, отвечало высшее русское командование), была обречена на неудачи. И это никак не могли перебороть прогрессивные офицеры армии и флота, такие как Макаров С.О., Кондратенко Р.И. и другие. Они не могли своими усилиями преодолеть косность и бюрократизм, которые повсеместно были распространены не только в армии, но и во всем российском обществе.

Хотя военная промышленность царской России выпускала достаточно хорошее по тому времени снаряжение и вооружение для армии, из-за не расторопности военного ведомства и отчасти из-за удаленности театра военных действий от основных военных заводов, в армии постоянно ощущался большой недостаток пулеметов, которые были тогда одним из высших достижений военной мысли, а также тяжелой артиллерии, приспособленной для действий в горной местности. И вообще в армии не хватало горных орудий и технических средств для их доставки.

Как сложились боевые обстоятельства в начале войны? В период с января по март 1904 года действия японцев сводились к блокированию Порт-Артура и уничтожению находящейся там русской эскадры. А началось все с того, что командующий объединенным японским флотом вице-адмирал Того, получив указ императора о начале войны с Россией, собрал флагманов, где зачитал свое решение: «Теперь же со всем своим флотом направляюсь в Желтое море атаковать суда неприятеля, стоящие в Порт-Артуре и Чемульпо. Начальник 4-го боевого отряда контр-адмирал Уриу со своим отрядом (5 легких крейсеров. - В.Г.) с присоединенным крейсером «Асама» и отрядом миноносцев (8

миноносцев. - В.Г.) имеет идти в Чемульпо и атаковать там неприятеля, а также охранять высадку войск в этой местности».

В ночь на 27 января японские корабли, в основном миноносцы, внезапно атаковали русскую эскадру, которая стояла на внешнем рейде Порт-Артура, открытом со стороны моря. Суда, как определил командующий эскадрой вице-адмирал Старк, придя на рейд из учебного плавания, по-

ставлены были в шахматном порядке в четыре линии «по диспозиции мирного времени». Стояли они на якорях, без паров. При этом подходы со стороны моря освещались прожекторами дежурных кораблей, а также броненосца «Ретвизан» и крейсера «Паллада». Это скорее не способствовало охране подступов, а облегчало обнаружение наиболее крупных судов для их атаки. В результате внезапного удара русская эскадра потеряла два броненосца - «Цесаревич» и «Ретвизан», а также крейсер «Паллада», чем была сильно подорвана мощь эскадры. Днем того же числа большая группа японских кораблей в составе 6 крейсеров и 8 миноносцев блокировала в корейском порту Чемульпо русский крейсер «Варяг», которым командовал капитан I-го ранга Руднев В.Д., и канонерскую лодку «Кореец», стоящие там в качестве стационаров.

Наши корабли сделали попытку прорвать вражескую блокаду, но в скоротечном бою с превосходящими силами противника, повредив два японских крейсера и ряд миноносцев, все же не смогли пробить себе дорогу в океан. Не желая сдаваться превосходящему по силе врагу, экипаж затопил крейсер «Варяг», а канонерская лодка «Кореец» была взорвана. Этот героический бой и храбрые действия русских моряков навеки остались в народной памяти в широко известной песне, где есть такие строки: «... сами взорвали «Кореец», нами потоплен «Варяг...»

Лишь 24 февраля 1904 года в Порт-Артур из Кронштадта поездом прибыл назначенный командующим вице-адмирал Макаров С.О. С его прибытием, благодаря его энергичным мерам, оборона военно-морской базы была основательно укреплена, а оставшиеся корабли эскадры настолько повысили свою боеспособность, что японцы уже не осмеливались соваться на рейд Порт-Артура. Макаров первым делом постарался изгнать с эскадры дух казармы, чтобы моряки ощутили себя людьми, верящими в победу. От подчиненных он требовал лишь полной откровенности, «а полного согласия со мною ... не потерплю,- говорил он.- Война- дело живое, она равнодушия и казенщины не терпит».

Макаров организовал дозорную службу и разведку миноносными силами, отрабатывал их взаимодействие. 10 марта в очередную разведку места базирования японских миноносцев вышли миноносец «Стерегающий» (командир- лейтенант Сергеев) и «Решительный». Возвращаясь в базу, они столкнулись с отрядом из 4 японских эсминцев. В бою «Стерегающий» был поврежден и, окруженный врагами, вел бой до последнего. Когда израненный корабль японцы решили взять в плен, матросы открыли кингстоны. Корабль погиб с экипажем. Подвиг этот запечатлен в памятнике, установленном в Санкт-Петербурге.

К сожалению, кипучая деятельность адмирала трагически оборвалась. 31 марта броненосец «Петропавловск», на котором находился Макаров С.О., подорвался на mine и в считанные минуты затонул. Это была невосполнимая потеря для русского флота. Матросы говорили: «Голова пропала, вот что важно». Даже японцы устроили траурную демонстрацию, вы-

ражая свое уважение к памяти павшего героя. Имя Степана Осиповича славилось в Японии. Сам военно-морской министр Ямамото высоко оценивал его вклад в развитие науки о флоте, в теорию кораблестроения. Вместе с броненосцем погиб и другой известный в России человек- живописец В. Верещагин- автор знаменитых картин батального жанра, воспевавший героизм русского солдата и антигуманный смысл войны.

После гибели Макарова случилось то, чего он опасался и против чего боролся: порт-артурскую эскадру постепенно прибрало к своим рукам армейское начальство. Оставшийся в Порт-Артуре флот перешел к пассивной обороне, а к весне 1904 года, по приказу нового коменданта базы Стесселя А.М., с него сняли даже часть орудий, чтобы укрепить сухопутную линию обороны.

Имея успех в районе Порт-Артура, японцы решились попытать счастья и в другом районе, пока далеко от фронта. Японские военные корабли внезапно появились в акватории Владивостока и в течение 45 минут беспрепятственно обстреливали город. Владивосток не был готов к отпору. Корабли были скованы льдом. Пока в гавани обкалывали лед вокруг крейсеров, японцы безнаказанно скрылись за горизонтом.

Но этот пиратский выпад не прошел для японцев даром. Корабли Владивостокского отряда совершили дерзкий рейд к берегам Японии, потопив несколько судов со стратегическим военным грузом, шедшим из Америки для Японии. Причем японская эскадра под командованием адмирала Камимурэ была бессильна перехватить наши крейсера. Особенный гнев в Японии вызвало сообщение о том, что русский отряд, состоявший всего из 4 крейсеров, не только провел японского адмирала, но и пройдя проливами между островами, потопил несколько транспортов с японской императорской гвардией. Одним смелым ударом они пустили на дно цвет японского воинства.

Однако в целом положение на сухопутном фронте ухудшалось с каждым месяцем. Японские войска, высадившись в Корею, атаковали отряд генерала Засулича М.И., который прикрывал южную Манчжурию. Японский маршал Куроки, поддержанный флотом Того, первым высадил свои дивизии в Корею и, форсировав реку Ялу, в середине апреля завязал бои с русскими войсками. Против 60- тысячной японской армии генерала Куроки у Засулича М.И. было в наличии лишь 20 тысяч солдат. К тому же японцы превосходили русские войска по артиллерии в два с лишним раза.

Под натиском превосходящих сил противника наши войска отступили, что дало японцам возможность, высадив еще один десант в южной Манчжурии, атаковать русские укрепления, прикрывавшие перешеек Квантунского полуострова, где были расположены Порт-Артур и порт Дальний. Преодолевая героическое сопротивление русских солдат, японцы, многократно их превосходящие в численности (30 тысяч против 4), в силу неумелого, а зачастую и предательского (генерал Фок А.В.) поведения царских генералов, всеобщей неразберихи в штабах отдельных полков

и дивизий, подступили к «горлу» Квантунского перешейка - Кинчжоу, бывшему ключом к Порт-Артуру. 13 мая этот «ключ» сдали японцам.

Возмущенный контр-адмирал Витгефт В.К., командир порт-артурской эскадры, писал наместнику: «Я не считаю себя вправе входить в оценку действий командующего сухопутными силами, тем не менее, никто не ожидал столь быстрого оставления Кинчжоуской позиции».

Генералы твердо помнили и на деле выполняли наставления Куропаткина: «Главное на войне - вовремя отступить. И не бойтесь неудач: они только укрепляют нашу армию...»¹

Теперь японцы окружили Порт-Артур, отрезав его от сухопутной армии. Ввиду угрозы сдачи Порт-Артура, остатки I-ой Тихоокеанской эскадры под командованием контр-адмирала Витгефта В.К. сделала попытку в июне прорваться во Владивосток. Но выйдя в открытое море и встретив японцев, Витгефт В.К. струсил. Не вступая в бой, он вернул эскадру в Порт-Артур.

Через месяц, 28 июля, по настойчивому приказанию адмирала Алексеева Е.И., эскадра вновь попыталась прорвать японскую морскую блокаду. На этот раз Витгефт В.К. не посмел уклониться от боя и даже, по словам очевидцев, проявил в своих действиях храбрость. В море вышли 6 эскадренных броненосцев - «Цесаревич», «Ретвизан», «Севастополь», «Полтава», «Пересвет» и «Победа», 4 крейсера, 8 эсминцев. Главные силы японцев - 4 броненосца, 4 броненосных крейсера, 8 крейсеров, 18 эсминцев. Они попытались, охватив голову русской эскадры, сосредоточенным огнем уничтожить флагманский корабль, а затем добить остальные. Но маневр их оказался неудачным, и японцы отстали. Пришлось догонять и снова начинать бой на параллельных курсах.

Поначалу - неудачно для японцев. Из-за повреждения флагманского броненосца адмирал Того хотел уже выйти из боя. Но тут, получив повреждения, флагман русской эскадры «Цесаревич» покатился в циркуляции. Другие корабли последовали за ним. Строй нарушился. Довершила неудачу гибель командующего. К несчастью, он был убит во время боя разорвавшимся рядом снарядом.

С его гибелью управление эскадрой было потеряно, и она во второй раз вернулась в Порт-Артур. Причем не вся: из-за потери общего управления, часть кораблей укрылась в нейтральных портах, где они были разоружены, а экипажи интернированы.

Владивостокский отряд крейсеров, получив сообщение о том, что Витгефт вышел со своими кораблями из Порт-Артура на прорыв, поспешил им на помощь, чтобы, соединившись, оказать достойный отпор японцам на море. Но, поскольку Витгефт не смог прорваться, отряд крейсеров Владивостока вынужден был сражаться со значительно превосходящими силами противника, а затем отойти.

¹ А.И. Сорокин Оборона Порт-Артура М.: Воениздат, 1948.

Позднее историки писали: «Таких потерь в личном составе не было еще ни в одной морской битве после Наварина (1827 год)». Во Владивосток вернулось лишь три крейсера. Погиб «Рюрик». В бою погибло 1178 матросов и 45 офицеров¹. Военно-морской флот Японии, выполнив поставленную перед ним задачу, обеспечил себе господство в море.

А 6 августа 1904 года начался первый штурм Порт-Артура. Благодаря стойкости и мужеству русских солдат, он полностью провалился. Японцы вынуждены были перейти к длительной осаде крепости, сосредоточив под Порт-Артуром значительные военные силы. Осада крепости продолжалась почти 8 месяцев. К сожалению, общая стратегическая обстановка на других участках фронта к этому времени складывалась явно не в пользу русских войск. 20 декабря 1904 года комендант крепости Стессель А.М. сдал Порт-Артур японцам. Это был первый ощутимо чувствительный удар по престижу России. Русская общественность бурлила. Довольно долго велись дискуссии (и не только в залах суда) о правомерности сдачи Порт-Артура. Многие утверждали, что крепость могла еще держаться. Но говорить всегда намного легче, чем делать. А в действительности в крепости к декабрю сложилась очень неприятная обстановка. Не хватало людей и боеприпасов. Дальнейшее сопротивление не только добавляло примеры героизма русских воинов, но и число их бессмысленных могил на чужой земле... Здесь логика явно расходится с понятием долга и достоинства воинов...

Порт-Артур пал. Но его трагический конец начался еще в июне 1904 года. Начался после того, как японцы, перегруппировав свои силы, основной массой войск двинулись на север. Генерал Куропаткин А.Н., снова проявив медлительность в действиях, дал японцам возможность полностью отмотилизовать свои армии на выбранном ими стратегическом направлении. Двинув против японцев корпус в 30 тысяч человек под командованием генерала Штакельберга, Куропаткин поставил перед тем нереальную задачу: не только разбить значительно превосходящие по численности силы противника, но и прорваться в осажденный Порт-Артур!

В сражении при Вафангоу в июне 1904 года фронтальная атака японцев была отбита, но, как уже не раз случалось в ходе этой кампании, русское командование не сумело развить первоначальный успех, не сумело обеспечить согласованных действий и общего руководства боем и ... отдало приказ отступать (!) (Вафангоу - это город и станция КВЖД, всего в 150 верстах к северу от Порт-Артура). (Прим. автора).

Виноват в поражении был, в первую очередь, сам Куропаткин, который с легким сердцем приказал наступать, но и не испытывал угрызений совести, приказывая отступать. Напутствуя войска в битву, он заранее подрывал их моральный дух словами: «Если... придется встретить превосходящие силы, то бой не должен быть доведен до решительного удара».

¹ А.И. Сорокин Русско-японская война 1904-1905 гг М.: Воениздат, 1956

Вот генералы и не доводили.

17-21 августа произошло крупное Лаоляньское сражение, которое отличалось особым кровопролитием. Японцы потеряли 24 тысячи человек, русские 17 тысяч человек. И опять Куропаткин А.Н., опасаясь за свои тыловые коммуникации, не сумел организовать контрнаступление и тем самым вновь упустил реальный шанс одержать победу. Русские войска откатились еще дальше на север Манчжурии, к Мукдену.

В сентябре, получив наконец-то долгожданное подкрепление, в результате чего численность русских войск достигла 200 тысяч человек против 170 тысяч у японцев, Куропаткин А.Н. решился организовать наступление. Но для победы нужна была четкая, скоординированная организация наступления. Это прямая обязанность высшего командного состава. Однако план был, мягко говоря, разработан неудачно. Решили наступать через гористую местность, не имея в достатке горных орудий. Да и конница, являвшаяся в то время наиболее маневренной частью войск, не могла в этих условиях полностью использовать свои боевые качества. К тому же, опасаясь фланговых ударов японцев, Куропаткин А.Н. значительную часть сил оставил в резерве.

Японцы с 22 сентября по 4 октября 1904 года развернули наступательные действия у реки Шахэ. Русские войска, не имея достаточно четкого плана, вели боевые действия вяло. Они упустили возможность охвата слабого правого фланга противника, что существенно повлияло бы на благополучный исход сражения. Японцы, в свою очередь, перешли в контрнаступление по центру и на левом фланге русских войск. Их боевые действия были намного успешнее.

Победа в бою складывается из многих слагаемых. Не последнюю роль в этом играет уверенность и смелость действий высшего командного состава. Однако Куропаткин А.Н. и его штаб этими качествами не обладали. Главнокомандующий не верил в победу и снова дал приказ к отступлению. В результате, потеряв без пользы для дела свыше 40 тысяч человек, что примерно равнялось потерям противника, русские войска отошли и заняли новый рубеж обороны. Японцы, хоть одержали победу в этом сражении, были крайне истощены и не пытались преследовать отходящих. Они тоже перешли к глухой обороне.

Воспользовавшись предоставленной передышкой в боях, Куропаткин А.Н. в конце октября 1904 года произвел реорганизацию: разделил русские войска на три армии под своим общим руководством. И 25-28 января 1905 года предпринял новое наступление против японцев силами основной второй армии со стратегической задачей охватить левый фланг японского фронта. Операцию необходимо было завершить до прихода к японцам из-под Порт-Артура армии под командованием генерала Ноги.

Наиболее упорные бои развернулись в районе деревни Сандепу. Но как всегда во время русско-японской войны, организовано очередное наступление было из рук вон плохо. Ощущалась нехватка сил наступаю-

щих, чувствовалась явная усталость и непонимание солдатами целей затянувшейся бойни. В бой шли нерешительно, без огонька и русской смекалки. Положительного результата наступление не дало. К тому же армия генерала Ноги успела подойти к месту сражения задолго до перелома в ходе сражения. В ночь с 18 на 19 февраля 1905 года японская армия сама перешла в контрнаступление. Развернулось известное в истории Мукденское сражение, которое продолжалось до 25 февраля. И хотя силы русских войск составляли 330 тысяч человек против 270 тысяч японцев, победы в сражении российские войска добиться не смогли. Кстати, план японцев был с самого начала довольно авантюристичным и для его выполнения у них не хватило уже ни сил, ни средств. Он заключался в охвате обоих флангов русской армии. Лишь неудачное маневрирование русских войск, осуществленное по приказу Куропаткина А.Н., позволило японским войскам прорвать фронт восточнее Мукдена, в результате чего правое крыло русских войск оказалось в тяжелом положении. Войска оказались практически в полуокружении. Только героическая стойкость отдельных частей русской армии, да недостаток сил у японцев позволили основным силам русских выйти из окружения, хотя и с большими потерями.

В ходе сражения под Мукденом русская армия потеряла убитыми и ранеными 80 тысяч человек, было пленено 29 тысяч человек. Такого разгрома русская армия давно не испытывала, хотя в ходе боевых действий и нанесла японской армии довольно ощутимый урон. Японцы не досчитались около 70 тысяч человек и были настолько обескровлены, что не смогли организовать преследование русских войск, которые без боев отошли к Телину, а затем укрепились на Сыпинских позициях. В результате всей сухопутной кампании Японии оставила за собой почти всю южную часть Манчжурии.

Неудачи русских войск на далеком Дальнем Востоке вызвали гнев и боль у всего народа. Страшные вести о поражениях русских войск всколыхнули русскую общественность. Большинству здравомыслящих людей была ясно видна пагубность развязанной бойни, вся тяжесть которой ложилась непосильным грузом на плечи простого русского мастерового и крестьянина.

Пытаясь как-то успокоить общественное мнение, царское правительство вынуждено было признать бездарность высшего русского командования и, в первую очередь, генерала Куропаткина А.Н. Его после войны даже судили. Но тот отделался легким испугом, будучи просто уволен в отставку. После мукденского сражения генерала Куропаткина А.Н. заменил Линевич Н.Л. Но к тому времени ни одна из воюющих сторон уже физически не была способна вести активные боевые действия.

Что же касается морской части войны на этом этапе, то еще в октябре 1904 года из состава Балтийского флота для оказания помощи морским силам на Дальнем Востоке была направлена срочно сформированная 2-я Тихоокеанская эскадра. Она вышла в море 2 октября под командованием

вице-адмирала Рожественского З.П. К сожалению, в состав эскадры входили разнотипные корабли: и боевые, и вспомогательные. В кильватерном строю шли 7 эскадренных броненосцев, 1 броненосный крейсер, 5 крейсеров, 5 вспомогательных крейсеров, которые представляли из себя просто слегка вооруженные коммерческие пароходы, а также 8 эскадренных миноносцев.

Эскадра Рожественского З.П., пройдя вдоль берегов Западной Европы и опозорившись в Гулльском инциденте, где расстреляла мирных рыбаков, была лишена возможности заходить в чужие порты для дозаправки. Поэтому, обогнув западное побережье Африки, 3 марта 1905 года встала на якорь у острова Мадагаскар для пополнения запасов топлива и воды. Здесь эскадру Рожественского З.П. уже ожидала 3-я Тихоокеанская эскадра под командованием контр-адмирала Небогатова Н.И. в составе 4 броненосцев, 3 крейсеров, 2 вспомогательных крейсеров и 2 миноносцев. Они прибыли сюда более коротким путем – через Средиземное море, Суэцкий канал и Красное море 27 января 1905.

В связи с резко изменившейся ситуацией после сдачи Порт-Артура, без учета реальной обстановки, сложившейся к тому времени на других участках боевых действий, эскадре ставились не соответствующие ее возможностям задачи: прорваться к Владивостоку и обеспечить господство не только в районе боев, но и во всем Японском море.

Объединившись и пополнившись углем и пресной водой, вторая Тихоокеанская эскадра пересекла Индийский океан, прошла вдоль берегов Индонезии, и за 7 месяцев беспримерного для того времени похода преодолев свыше 18000 миль водного пространства, в мае 1905 года подошла к Корейскому проливу, разделяющему Корею и Японию. В наиболее узкой его части, между островами Цусима и Ики, эскадру уже поджидали развернувшиеся для сражения японские корабли под командованием адмирала Того.

Хайхатиро Того не был гением морского боя, но обстоятельства и военная сила, а также близость родных берегов, позволявшая его эскадрам пополнять свои ресурсы, делали его морскую армаду грозной силой, способной успешно противостоять 2-й Тихоокеанской эскадре Рожественского З.П. К тому же японские корабли обладали большой скоростью хода, а следовательно и большей маневренностью. Их личный состав был лучше обучен, в то время как русские моряки в наспах сформированной эскадре имели всего около двух месяцев на обучение. Сказывалась и усталость от длительного плавания. Кроме того, японские артиллеристы имели в своем распоряжении снаряды, начиненные взрывчаткой под названием шимоза. Взрываясь внутри корабля, снаряды эти не только поражали людей огнем и осколками, но и выделяли удушливый газ. Русские артиллеристы, меткостью своей стрельбы прославленные во всем мире, использовали снаряды со взрывателем Бринка, создатель которых заверял: «Относительно нашей артиллерии можете быть спокойными - она безусловно выше японской.»

Но на деле, в бою, все оказалось не так. Меткость русских комендоров была намного выше, чем у японцев, но русские снаряды, попадая в неприятеля, по большей части прошивали корабль насквозь и лишь потом взрывались. Это намного уменьшило их разрушительную силу.

Сами японцы впоследствии признавали: «Если бы ваши снаряды обладали такой же взрывной мощностью, как наши, то результат сражения мог бы закончиться для нас плачевно». Японцы были поражены стойкостью русских экипажей кораблей, которые продолжали вести бой, имея страшные разрушения корпусов и пожары в надстройках. И еще одну причину нельзя не назвать: русская эскадра была связана в маневре и скорости отрядом транспортов, вспомогательных и госпитальных судов.

В Цусимском бою совместились две, казалось бы несовместимые, крайности: общая слабость российской техники по сравнению с японской и героическая доблесть российских экипажей.

Командующий 2-й Тихоокеанской эскадрой адмирал Рожественский З.П. вместе со своим штабом, флагманами и командирами не имел необходимой подготовки для руководства боевой операцией такого масштаба, как Цусимское сражение. Да и не верил он в победу. Еще перед отплытием эскадры из Лиепайи он сказал: «Русская публика, возбужденная газетными инсинуациями, слепо уверовала в мой успех. Но я-то отдаю себе отчет о том, что уготовила судьба на путях наших странствий. Не следовало бы вообще начинать это безнадежное дело. Но как я могу отказаться вести эскадру, если вся страна верит в мою победу?»

Цусимское сражение началось 27 мая 1905 года около 14 часов. Японская эскадра, двигаясь в кильватерном строю во главе с броненосцем «Миказа», на котором держал свой флаг адмирал Того, всю силу своей огневой мощи сосредоточила на русских броненосцах.

2-я Тихоокеанская эскадра двигалась в кильватерной колонне, разбитой на три отряда по 4 корабля в каждом. В первом отряде шли новейшие эскадренные броненосцы «Князь Суворов» (под флагом Рожественского З.П.), «Александр III», «Орел» и «Бородино». Во втором - «Ослябя» (флаг контр-адмирала Фелькерзама), «Сисой Великий», «Наварин» и броненосный крейсер «Адмирал Нахимов». В третьем - эскадренный броненосец «Император Николай I» (флаг контр-адмирала Небогатова) и три броненосца 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». Разведывательный - «Светлана» (брейд-вымпел капитан I ранга Шеина), «Алмаз» и «Урал». Все эсминцы тоже были сведены в отряды.

Все маневры эскадры связаны были разнотипностью и разноскоростностью кораблей, сведенных вместе. Но главной обузой был отряд тихоходов- транспортов, госпиталей, плавмастерских.

Зато японские эскадры состояли из более быстроходных, почти одно-

типных кораблей. По крайней мере, в I-м отряде (вице-адмирал Того) было 4 новых эскадренных броненосца и 2 броненосных крейсера, во 2-м (вице-адмирал Камимура) - 6 броненосных крейсеров. Эти отряды не были связаны второстепенными силами. Потому маневрировали быстро и свободно.

... Бой разгорался скоротечно. Уже через полчаса выбыл из строя и вскоре погиб броненосец «Ослябя». Затем японцы сосредоточили огонь на броненосце «Суворов», где находился командующий эскадрой Рожественский З.П. Русский броненосец мужественно отбивался, нанося существенный урон японским кораблям. Но силы были неравны и, потеряв управление, броненосец вышел из боевого порядка. К тому же был серьезно ранен адмирал Рожественский З.П. Из-за этого русская эскадра потеряла стройность управления.

Сражение разбилось на поединки отдельных русских кораблей с превосходящими силами противника. Сражение продолжалось и с заходом солнца. Ночью особенно сильный урон русской эскадре нанесли атаки японских миноносцев. В результате дневного и ночного боев русская эскадра как организованная и боеспособная сила перестала существовать. Были потоплены 4 новейших эскадренных броненосца и 4 старых, а также пять крейсеров и пять эсминцев. 4 броненосца и I эскадренный миноносец из отряда под командованием Небогатова Н.И. вынуждены были сдаться силам противника. I миноносец и 3 крейсера ушли в иностранные порты и были там интернированы. Лишь I крейсер и 2 миноносца прорвались во Владивосток.

Безусловно, разгром эскадры был огромной бедой российского флота. Но особую остроту этой беде придает то, разгром преповождался позорным событием, какого российский флот не видывал с 1829 года.

Как известно, в мае 1829 года в схватке с турецкими кораблями спустил перед ними Андреевский флаг наш фрегат «Рафаил» (командир – капитан 2 ранга С.Стройников). За «черное пятно» на флотской славе командир был судим и разжалован в рядовые, а сам фрегат позднее сожжен по личному приказанию царя.

К сожалению, позорный случай повторился в русско-японскую войну в Цусимском сражении, когда уже не отдельный корабль, а целый отряд кораблей, возглавляемый контр-адмиралом Н.И.Небогатовым, по его приказанию спустил флаги перед врагом! Бывший адмирал, разжалованный и преданный суду, лишен был наград и приговорен к смертной казни, правда, впоследствии помилован...

История российского флота в последующем не видела такого рода происшествий. Российские моряки в самых небывало тяжелых ситуациях берегли славу флота и свою честь. Не исходили в принятии решений из «целесообразности» и «разумности», а строго, неукоснительно держались традиции – «биться до последней капли крови».

В результате Цусимского сражения русская эскадра потеряла убиты-

ми 5 тысяч человек. Были потоплены, сдались и интернированы 27 боевых кораблей. Японская эскадра тоже понесла серьезные потери, но они были значительно меньше: повреждены 4 броненосца, 8 броненосных крейсеров, 2 бронепалубных крейсера, 4 эсминца, ряд мелких кораблей уничтожены.

Цусимское сражение - самое крупное поражение русского флота за всю историю его существования, хотя русские моряки показали в Цусимском бою беспримерный героизм, самоотверженность и бесстрашие, сражаясь в трудных условиях против хорошо подготовленного и численно превосходящего врага. Лишь неумелое руководство высшего командования, отсталость в вооружении и техническом обеспечении привели к столь плачевному результату. В Цусимском сражении потерпело поражение, в первую очередь, царское правительство со своим военным ведомством. Ленин В.И. совершенно верно охарактеризовал Цусимское сражение как военный крах русского самодержавия.

В русской армии после ряда поражений, обусловленных в первую очередь неумелым командованием, началось заметное разложение и рост антиправительственных настроений не только среди солдат, но и офицерского состава. Все яснее становилась явная никчемность этой войны, ведущейся далеко от России.

В Японии намного раньше поняли бесперспективность задуманного предприятия. Еще летом 1904 года, до падения Порт-Артура, Токио предчувствовал угрозу надвигающихся кризисов (военного, финансового и, что особенно страшило, - политического), и тайно начал зондировать почву для заключения мира. Через побочные каналы дипломатии русскому министру Витте было предложено встретиться с японскими представителями где-нибудь на европейском курорте, чтобы начать переговоры о мире.

И хотя победа японцев при Цусиме еще больше возродила дух самого вульгарного шовинизма в стране, японское правительство стало ясно понимать, что его политика зашла в тупик. Причем, не только зашла, но и стала задевать политические интересы могущественных покровителей, которые за все время военных действий оказывали Японии существенную помощь как стратегическими материалами, так и военными.

На другом берегу Тихого океана, в Белом доме Вашингтона, тоже стали испытывать все большую тревогу. Президент Соединенных Штатов Теодор Рузвельт всегда очень хотел, чтобы Россия и Япония дрались «до тех пор, пока обе державы не будут полностью истощены, и тогда придет мир на условиях, которые не создадут ни желтой, ни славянской опасности.» Через много лет его слова почти точь в точь повторил английский деятель Уинстон Черчилль, когда Германия напала на Советский Союз.

Теодор Рузвельт, поддерживая Японию, желал ослабления позиций России на Дальнем Востоке, ибо считал его зоной своих интересов. Но когда Россия потеряла почти весь свой флот, США стало невыгодно усиление Японии в этом районе земного шара. В исторической перспективе Ру-

звельту уже виделась будущая японская морская угроза и для России, и для Америки (что и произошло в годы Второй мировой войны).

Сразу же после Цусимского сражения Япония обратилась к США с просьбой о посредничестве к миру. Русское самодержавие, запуганное надвигающейся революцией и общим недовольством в стране результатами дальневосточной кампании, согласилось сесть за стол переговоров. Переговоры проходили в американском городе Портсмуте. 5 сентября 1905 года между Россией и Японией был подписан Портсмутский мирный договор, по которому русское правительство уступило Японии южную часть острова Сахалин и отказалось от права на аренду Квантунского полуострова с Порт-Артуром и Южно-Маньчжурской железной дороги. Русское правительство признавало также «особые» интересы Японии в Корее.

Как видим, подписание подобного договора не принесло русскому государству победных лавров и не подняло его престиж в мире.

Если судить о русско-японской войне с точки зрения тактики и стратегии ведения военных действий, то она показала, что произошли значительные изменения в военном искусстве, которые не были своевременно учтены ни царским правительством, ни военным ведомством. Ведение боевых действий на столь отдаленном от центра театре войны показало значительно возросшую роль тыла и надежности железнодорожного транспорта.

Опыт войны показал, что численность армий, задействованных в боевых действиях, резко возросла. Увеличилось значение огневого удара. Особенно пулеметов, как мобильного средства огневого воздействия на пехоту. Артиллерия научилась поражать с закрытых позиций. Выросло значение тяжелой артиллерии, способной своими снарядами сокрушить фортификационные укрепления противника.

Война потребовала уже не просто закапываться войскам в землю, роя окопы, но и возводить сложные инженерные позиции, требовавшие большой механизации войск и создание довольно крупных инженерных подразделений. Пехота в ходе боевых действий отказалась от сомкнутия строя и стала применять рассыпной строй, принаравливаясь к окружающей местности. Особенная выгода подобного строя стала хорошо заметна при массированном применении пулеметов.

Что же касается флота, в морском бою большую роль стали играть быстроходные крейсера и миноносцы, более мощная артиллерия - дальнотбойная и меткая. Тактика и стратегия морского боя также претерпели существенные изменения.

ГЛАВА XI

ФЛОТ ОСВАИВАЕТ СЕВЕР РОДИНЫ.

Северный морской путь – это судоходная магистраль, проходящая вдоль северных берегов страны по морям Северного Ледовитого океана – Баренцеву, Карскому, Лаптевых, Восточно-Сибирскому, Чукотскому и Берингову и соединяющая европейские и дальневосточные порты нашей Родины, а также устья великих судоходных сибирских рек в единую всероссийскую транспортную систему в Арктике.

Уже в XII веке Белое море приобретает общенациональное значение, являясь морскими воротами в Европу и на Восток. Это к тому времени относится фраза норвежского коннунга, рекомендовавшего своим мореходам в сложных случаях мореплавания обращаться к русскому мореходу Улебу, который, мол, все море знает.

Действительно десятый по счету посадник Великого Новгорода Улеб превосходно знал Белое море, побережье Мурманска, еще в 1032 году совершил поход от Северной Двины к Железным (Карским) воротам. И вообще новгородцы и местные жители – поморы – в XI веке хорошо освоили северный и северо-восточный берега Кольского полуострова вплоть до Карского моря, а в XII веке – берега Новой Земли, западную и южную части архипелага Грумант (Шпицберген), западный и северо-западный берега полуострова Ямал.

В суровых условиях проходили такие освоения-исследования новых территорий. По Студеному морю, постоянно штормящему, девять месяцев в году покрытому льдами – постоянными и плавучими – приходилось плавать на довольно хрупких, небольших суденышках. Самыми первыми судами поморов были однодеревные лодки-ушкуи. Подобные им лодки – осиновки – применялись не только для морского, но и для надледного промысла, для чего корпусам лодки придавались характерные обводы, позволяющие при сжатии льдами “выталкиваться” на поверхность льда. А еще такие лодки снабжались полозьями по обеим сторонам киля. Конечно, для дальних плаваний такие суда были непригодны. Поэтому появились более крупные “ледового класса” суда – раньшины, шняки, кочи (кочма-ры), наконец, лодьи. Причем самые крупные из лодей – заморские лодьи – уже представляли собой вполне мореходные суда. Они имели длину около 25 метров, ширину порядка 7,5 метра и осадку почти 3 метра. Грузоподъемность заморских лодей достигала 200 тонн, а хороший ход позволял пройти в сутки не менее 300 верст.

Надо сразу подчеркнуть, что заморские лодьи выглядели предпочтительнее колумбовских каравелл, достигавших лишь 100 тонн водоизмещения! И еще одно важное замечание: как каравеллы Колумба, так и суда английского мореплавателя XVI века (!) Стефана Барроу по ходу отставали от русских лодей. Наконец, третье замечание: к 1580 году у поморов насчитывалось почти 25000 судов – огромный флот.

Как известно, преимущество Северного морского пути в том, что он почти в два раза короче других морских путей, ведущих из Европы на Дальний Восток. От Санкт-Петербурга по этому пути до Владивостока – 14280 километров; через Суэцкий канал путь вырастет до 23300 километров, а вокруг мыса Доброй Надежды (вокруг Африки) - до 29400 километров!

Конечно, путь северный нелегок: продолжительная и суровая зима обуславливает большую ледовитость арктических морей. Особенно трудно плавать в районах больших скоплений тяжелых льдов, которые до конца не разрушаются даже в самые теплые месяцы года.

Современный Северный морской путь (СМП) является результатом разносторонней деятельности государства, но в то же время и прежде всего - итог многовекового освоения северных окраин России ее верными сынами - землепроходцами и исследователями.

1. С древних лет до Октября.

Начало продвижения русских людей на север и на северо-восток, приведшее к появлению русских на берегах Белого и Баренцева морей, относится к IX-X вв. Два главных побуждения влекли русских на север. Первое - стремление простого люда уйти от барского гнета, от междоусобиц, войн и нищеты. Второе - богатые рыбные, тюленьи и моржовые промыслы на берегах Белого и Баренцева морей. Эти промыслы привлекали к себе не только промышленников, но и купцов. Они вызывали развитие мореплавания и судостроения, тем более что берега рек, впадающих в Белое море, были, как и сейчас, богаты строевым лесом.

Пионерами плаваний по Северному Ледовитому океану были отважные русские поморы, и, прежде всего, новгородцы. Это они за несколько столетий до великих географических открытий XVII-XVIII вв. положили начало русскому ледовому мореплаванию и накопили необходимый опыт, без которого были бы невозможны дальнейшие открытия в Арктике.

Вначале поморы плавали по Белому морю только в летнее время и только у берегов. Но тюленья охота, проводившаяся в весеннее время только на льдах и среди льдов, заставляла поморов уходить в открытое море все дальше и на все более продолжительное время. Борьба за существование сделала поморов настоящими мореплавателями-исследователями.

Важнейшим изобретением поморов в области кораблестроения надо считать придание корпусам некоторых их судов, в частности - кочам, яйцевидной формы, которая в случае сжатия льдов обеспечивала выжимание судов кверху и таким образом предохраняла их от раздавливания. Такая форма была особо характерна для промысловых судов, выходивших раньше других на весенние промыслы тюленей на льдах Белого моря. В конце XIX в. именно такая форма была придана корпусу судна «Фрам»

экспедиции Ф. Нансена. Кстати, обводы корпусов современных ледоколов также напоминают по своей форме суда древних поморов.

Русские первыми в мире, еще с XIV в., начали плавать в северных морях, опередив даже такие страны, как Англия и Голландия, которые считались великими морскими державами. Нет большей географической несправедливости, чем назвать Студеное море наших древних поморов Баренцевым, только потому, что Баренц несколько раз пересек это море и умер на Новой Земле. Ничего нового, по крайней мере, для русских мореходов, эти иностранные экспедиции не дали, кроме названия северных морей иностранными именами.

А вот первое в мировой науке мнение, основанное на конкретных географических соображениях, о возможности прохода северо-восточным путем из Северного Ледовитого океана в Тихий, было высказано нашим человеком - русским дипломатом Дмитрием Герасимовым еще в 1525 году. Вот как говорится в книге римского писателя Павла Иовия: «Достаточно хорошо известно, что Двина ... несется в стремительном течении к северу и что море там имеет такое огромное протяжение, что по весьма вероятному предположению, держась правого берега, оттуда можно добраться на кораблях до страны Китая, если в промежутке не встретится какой-нибудь земли».

Между прочим, книга эта была написана на материале Дмитрия Герасимова!

В 1648 году группа торговых и промышленных людей во главе с якутским казаком Семеном Дежневым и Федотом Поповым на семи кочах предприняла поход к востоку от устья Колымы, впервые побывала на самом северо-восточном мысе Азии, ныне носящем имя Дежнева, и прошла проливом, отделяющим Азию от Америки, в Тихий океан. Это выдающееся плавание доказало возможность прохода из Северного Ледовитого океана в моря Дальнего Востока. Таким образом, было завершено продвижение русских мореходов вдоль берегов Евразии, начатое из Поморья еще в IX-X вв. Была внесена существенная поправка в первоначальные представления географов о действительной протяженности Северного морского пути и о конфигурации берегов северных морей.

Разумеется, в летописи полярных исследований выдающееся место принадлежит 1-й и 2-й Камчатским и Великой Северной экспедициям (1725-1743 гг.), связанным с именем Петра I, который их задумал.

Вызывает удивление и почтение вклад других ученых и исследователей, участников полярных экспедиций. Скажем, участника высокоширотных экспедиций 1764 г. и 1766 г. - адмирала Василия Чичагова. Будучи начальником экспедиции по отысканию морского пути через Ледовитый океан к Северной Америке в западном направлении, он дважды из Архангельска доходил до широт Шпицбергена, но, встречая тяжелые льды, возвращался.

Велики заслуги участников Северо-восточной экспедиции 1785-1794

гг., например, Гавриила Сарычева - в будущем адмирала. Мореплаватель и исследователь, гидрограф, он описывал и наносил на карту побережье Охотского моря от Охотска до Алдомы, многих Алеутских островов, островов Прибылова и др. А в 1802-1806 гг. возглавлял Балтийскую гидрографическую экспедицию. Непременно следует отметить Иосифа Биллингса - офицера флота, руководившего экспедицией 1785-1794 гг. для описи берегов Северо-Восточной Сибири. Он описал северный берег Чукотки от Берингова пролива до Колючинской губы.

Весом вклад участника Усть-Янской и Колымской экспедиций - Петра Анжу, впоследствии адмирала. Еще лейтенантом он участвовал в описи северного побережья Сибири (1820 г.), а в 1821-1823 гг. - в описи берегов и островов на участке моря между устьями рек Оленёк и Индигирка, он составил карту Новосибирских островов. Значителен вклад Фердинанда Врангеля - будущего адмирала, в 1820-1824 гг., возглавлявшего Колымскую экспедицию и установившего, что в море между Колымой и м. Шелагским нет никакой земли. Он же описал побережье от р. Индигирки до Колючинской губы.

Широко известен подвиг Федора Литке, в будущем адмирала, президента Петербургской Академии наук, почетного члена ряда академий мира. В 1821-1824 гг. он руководил Новоземельской экспедицией, исследовал Новую Землю, восточную часть Баренцева моря, Белое море. В 1826-1829 гг. руководил кругосветной экспедицией на шлюпе «Сенявин», описавшей западное побережье Берингова моря, острова Прибылова, острова Бонин и Каролинский архипелаг, где было открыто 12 островов.

В этой же плеяде Петр Пахтусов - штурман и гидрограф, работавший в 1820-1823 гг. на Баренцевом и Белом морях, на о. Колгуев. В 1832-1833 гг. он возглавлял экспедицию на Новую Землю. В 1834-1835 гг. руководил описанием о. Северного, пролива Маточкин Шар, о. Панкратава и Горбо-вых островов. С ним вместе в этой экспедиции участвовал Август Циволько - офицер-штурман, который в 1837 г., командуя шхуной «Кротов» в экспедиции К. Бэра, произвел опись Маточкина Шара. В 1838 г., будучи начальником экспедиции по описи северных и северо-восточных берегов Новой Земли, умер от цинги.

Эдуард Толль - арктический исследователь, обследовавший во время экспедиции А. Бунге на Новосибирские острова остров Б. Ляховский, Земли Бунге, о. Фаддеевский, о. Котельный, западный берег о. Новая Сибирь. В 1893 г. возглавлял экспедицию в северные районы Якутии между устьями рек Лены и Хатанги. В 1899 г. под начальством С.О. Макарова плавал на ледоколе «Ермак» к берегам Шпицбергена. В 1900-1902 гг. возглавлял экспедицию на парусно-моторной шхуне «Заря» к Новосибирским островам. Пропал без вести, видимо, погиб при переходе по неокрепшему льду у о. Тенкета.

3 сентября (21 августа) 1913 года гидрографической экспедицией под руководством капитана 2 ранга Б.А.Вилькицкого были открыты острова

Северная Земля в Карском море. Это было крупнейшее событие XX века: открытием архипелага стерто очередное белое пятно с географической карты Земли.

Этому событию предшествовали другие, не менее значимые.

Отец Б.А.Вилькицкого – А.И.Вилькицкий, начальник главного гидрографического управления России, в 1909 году на специально построенных для плавания в северных морях пароходах “Таймыр” и “Вайгач” из Кронштадта через Суэцкий канал и Индийский океан перешел во Владивосток, ставший их портом приписки. А в 1910 и 1911-м годах провел исследования между Беринговым проливом и Колымой. В 1912 году он, исследуя океан, добрался до бухты Тикси. В июле 1913 года снова продолжились исследования, руководителем которых стал известный гидрограф И.С.Сергеев. Но он заболел в плавании. Возглавил операцию командир “Таймыра” Б.А.Вилькицкий, который в районе Новосибирских островов 3 сентября (21 августа) открыл несколько до того неизвестных островов, которые позднее стали называться Северной Землей.

Георгий Седов – в 1902-03 гг. участвовал в гидрографической экспедиции в Северном Ледовитом океане. Во время русско-японской войны командовал миноносцем. В 1909 г. был начальником экспедиции по описанию устья реки Колыма, в 1910 г. обследовал Крестовую губу на Новой Земле. В августе 1912 года на судне “Святой Фока” возглавил частную экспедицию в Северный Ледовитый океан, т.к. царское правительство не изыскало нужных средств.

У Новой Земли в непроходимых льдах зазимовал, и только в августе 1913 г. подошел к Земле Франца-Иосифа. Там, в бухте Тихой, провел вторую зимовку из-за недостатка угля. В феврале 1914 года заболел цингой. Больной на собачьих упряжках дошел до Северного полюса. Умер и похоронен на о. Рудольфа.

Именем Седова названы два залива и пик на Новой Земле, ледник и мыс на Земле Франца-Иосифа, мыс в Антарктиде, ледокольный пароход и учебный барк.

Владимир Русанов – в 1908 и 1909 годах был участником научных экспедиций на Новую Землю, в 1910 и 1911 года - уже руководителем их. Впервые пешком пересек остров Северный и на моторно-парусных судах обошел вокруг Новой Земли. В 1912 году возглавил экспедицию на боте “Геркулес” для обследования угленосных районов Шпицбергена.

Затем отправился в плавание вокруг мыса Желания на востоке, надеясь, что теплое течение Гольфстрим проходит много севернее сибирских берегов, по чистой воде дойти до Дальнего Востока, но пропал без вести вместе со всем экипажем.

Именем Русанова названы бухта и полуостров на Новой Земле, ледник на Северной Земле, гора в Антарктиде.

Этот герой – полярный исследователь заслуживает более подробного описания его подвига. Начнем с того, что Владимир Александрович Руса-

нов (а об этом повествуют полярные исследователи Д.Шпаро и А.Шумилов в статье “Путь, прочерченный пунктиром”, помещенной в журнале “Вокруг света” №№ 7 и 12 за 1977 год), “привлечен был в 1898 году к дознанию” за революционную пропаганду и хранение 400 экземпляров “Манифеста Коммунистической партии”, осужден, сослан в Сибирь. Оттуда и начался его путь в Арктику. Революционер и ученый, закончивший Сорбонский университет, стал начальником полярных экспедиций. Был награжден за исследования орденом Владимира IV степени.

Пятая экспедиция, свершенная на боте “Геркулес” в 1912 году, оказалась последней: “Геркулес” исчез во льдах. Предполагалось, что был раздавлен льдами. Однако сам Русанов, готовя “План Шпицбергенской экспедиции”, отмечал как условие успеха “крепкое, вполне отвечающее своему назначению судно – это самая серьезная, я бы сказал, - единственная гарантия успеха всякой полярной экспедиции”. Поэтому подобрал себе судно, вполне отвечающее предназначению. “Геркулес” имел 22,5 метров в длину, осадку 2,6 метра, водоизмещение порядка 63 тонн. Это было невеликое, но прочное судно с 15-сильным двигателем, двумя шлюпками и моторным катером.

Закончив свою работу по исследованию и описанию Шпицбергена, Русанов зашел на Новую Землю, дав телеграмму о задумке пройти далее на восток. В.Русанов давно уже обосновывал необходимость освоения Северного морского пути и хотел проверить условия плавания в районе островов Уединения, Новосибирских, Врангеля – все это намного севернее сибирского побережья, потому что полагал, что в районе 78-80 градусов северной широты проходит теплое течение почти до мыса Челюскина. Видимо туда и направился “Геркулес”, но столкнулся с отмелями и льдами в недостаточно изученном районе. Есть основания считать, что судно осталось зимовать в районе Геркулеса в архипелаге Монд (район полуострова Таймыр), где село на мель. Не смогло освободиться оно и в 1913 году. Затем разразилась Первая мировая война, отвлекшая внимание и правительства, и ученого мира от потерявшегося во льдах суденышка. Никто на выручку не пришел. Правда, в 1916 году по настоянию патриарха русской географии П.П.Семенова-Тян-Шанского было послано арендованное в Норвегии судно “Эклипс” возглавленное знаменитым полярным исследователем Отто Свердрупом. Но ... ничего не было обнаружено. Никто не может сказать, что делалось для спасения самим экипажем.

Определенные следы обнаружились позднее, в 1934-м, 1935-м, 1957-м годах, когда снаряжено было несколько поисковых групп, обнаруживших на островах Геркулеса, Попова-Чухчина и других различные личные и корабельные вещи участников экспедиции В.Русанова, оружие, документы, карты. Самих людей или мест их захоронения так и не нашли. Теперь на северном краю острова Попова - Чухчина – лицом к трассе Северного морского пути стоит шестиметровый деревянный столб с врезанной в него бронзовой плитой со словами: “Полярному исследователю

В.А.Русанову, капитану А.С.Кучину, экипажу судна “Геркулес”.

Следующий герой полярных исследований - Георгий Брусилов – лейтенант флота. В 1910-11 годах участвовал в гидрографической экспедиции на ледокольных транспортах “Таймыр” и “Вайгач”, плавал в Чукотском и Восточно-Сибирском морях.

В 1912 году возглавил экспедицию на парусно-моторной шхуне “Святая Анна”, предполагая пройти по Северному морскому пути из Атлантического в Тихий океан. “Святая Анна” затерта льдами у западного берега полуострова Ямал и вовлечена в дрейф на север.

Весной 1914 года часть экипажа с Брусиловым, находясь к северу от Земли Франца-Иосифа, отправилась на шлюпке между дрейфующими льдами на юг. Дальнейшая судьба экспедиции неизвестна...

Правда, в 90-х гг. XX века, после распада СССР, появились сведения, что, возможно, часть экипажа с Брусиловым могла оказаться в плену на одной из бродивших на севере немецких подводных лодок, а затем – попасть во Францию, где у него были родственники.

Есть и другая версия: “Святая Анна” была торпедирована одной из немецких подводных лодок, когда она оказалась вынесена течением на чистую воду в районе острова Ян-Майен и Исландия.

В любом случае надо отдать должное горячим патриотам России, в ледовых просторах океана у северных берегов страны продолжавших исследования, которые помогли затем Стране Советов создать Северный морской путь.

Научные результаты Великой Северной экспедиции, известные М.В. Ломоносову, вкупе с опытом, почерпнутым у беломорских поморов, позволили гениальному ученому составить карту Арктики, сформулировать ряд закономерностей полярной океанографии. С открытием Великого Северного морского пути Ломоносов связывал возможности не только нового подъема производительных сил, но и превращение России в великую морскую державу.

Таким образом, первая четверть XIX в., как, кстати, и первая четверть XX в., была богата выдающимися морскими экспедициями в Арктике. Среди них особенно выделялись своими результатами плавание Ф. Литке и А. Циволько на Новую Землю (1821-1824 гг.), плавание в Беринговом море М. Васильева и Г. Шишмарева, обследовавших Чукотку, Аляску и Берингов пролив (1819 г.), путешествие П. Анжу на Новосибирские острова (1820-1823 гг.) по льдам Восточно-Сибирского моря, доказавшее существование острова Врангеля.

В полярных исследованиях этого времени значительно большее внимание по сравнению с XVIII в. уделяется метеорологическим, океанографическим, ледовым, магнитным, геологическим, зоологическим и этнографическим работам. Очень многое для понимания арктических географических закономерностей сделал академик К.М. Бэр, совершивший путешествия по Лапландии и Новой Земле. Продолжателем его дел явился

А.Ф. Миддендорф, возглавивший академическую экспедицию на север и восток Сибири в 1842-1845 гг. Эта экспедиция по существу открыла внутреннюю часть Таймыра и выполнила ценные исследования животного и растительного мира тундры, вечной мерзлоты, климата Сибири.

Хорошим напоминанием о том, что этот участок пути давно открыт и освоен русскими людьми, было плавание из Енисея в Петербург в 1877 г. крошечной парусной шхуны «Утренняя заря». Затем, по инициативе М.К. Сидорова и А.М. Сибирякова и частично на их средства, была организована экспедиция А. Норденшельда на паровой шхуне «Вега». Экспедиция была осуществлена в две навигации 1878-1879 гг. и доказала возможность плавания по всему Северному морскому пути.

Сам же А. Норденшельд считал такие сквозные плавания, на которые уходит больше года, нерентабельными. К сожалению, его точка зрения на многие десятилетия практически возобладала. Она также оказала отрицательное влияние на снаряжение последующих экспедиций по Северному морскому пути. Именно поэтому целых 20 лет продолжалось плавание иностранных шкиперов по Карскому морю в устья сибирских рек, пока постепенно Россия не прибрала этот путь в свои руки.

В период 1894-1897 гг. проводится первая гидрографическая экспедиция, которая при скудных средствах на ее организацию выполнила большой объем промерных работ в заливах рек и вдоль побережья юго-западной части Карского моря.

Во второй половине XIX в. продолжались более углубленные исследования островной части Арктики. В географическом изучении высокоширотной Арктики большую роль сыграли тогда некоторые случайные и вынужденные дрейфы зажатых во льдах экспедиций. Именно так на картах Арктики появились очертания северных берегов Новосибирских островов, островов Медвежьего, Врангеля, Геральда, архипелага Земли Франца-Иосифа.

В этой связи давайте вспомним историю ледоколов. Ещё в 1864 году кронштадтский инженер-кораблестроитель М.О.Бритнев спроектировал судно, способное двигаться во льдах. При этом он использовал принцип “наползания” судна на ледовую кромку. После испытаний он переделал и укрепил носовое образование грузопассажирского судна “Пайлот” так, чтобы оно наклонным форштевнем давило и ломало кромку льда.

Фарватер, пробитый ледоколом, позволял продлить навигацию. Выгодность такого рода судов была очевидна. Поэтому стали совершенствовать первенца. Так появился в 1870 году второй, более мощный, ледокол “Бой” (мощность – 250 л.с., водоизмещение – 570 тонн).

А в конце XIX века ледокольный флот России только на Балтийском море имел 10 ледоколов и ледокольных буксиров. Наиболее мощным и совершенным был “Ермак”, по проекту С.О.Макарова построенный в 1899 году. Это был первый в мире ледокол, способный преодолеть тяжелые льды. В том же году “Ермак” под руководством С.О.Макарова, будучи в

экспедиции в высокие широты, прошел во льдах 230 миль, достигнув $81^{\circ}28'$ сш в районе Шпицбергена.

Опыта подобных плаваний тогда ещё не было. Как рассказывает история, до этого пытались наблюдать за поведением ледовых полей, проводя высокоширотные экспедиции на обычных судах.

В ряду высокоширотных экспедиций особое место занимает организованный выдающимся ученым Ф. Нансеном (1893-1896 гг.) на «Фраме» преднамеренный дрейф в арктическом бассейне. Этот период географического изучения Арктики знаменуется, как мы уже отметили, появлением первого в мире мощного ледокола «Ермак», построенного по проекту флотоводца, ученого, изобретателя, исследователя адмирала С.О. Макарова. Ледокол этот уже был способен преодолевать арктические льды определенной толщины и проводить за собой транспортные суда. И хотя недруги адмирала после его трагической гибели загубили идею об использовании ледокола в арктических морях и применяли «Ермак» только для проводки судов в Балтийском море, сама идея активного плавания во льдах на судах со специальным корпусом и мощными двигателями прочно вошла в жизнь. Воплотилась она в построенных на Невском судостроительном заводе специальных судах ледового типа «Таймыр» и «Вайгач».

На этих судах в течение шести плаваний была проведена гидрографическая экспедиция с описью берегов, начиная от Берингова пролива к устью Лены и дальше на запад до выхода в Атлантический океан.

Проведенная опись берегов и морской промер на всем пути от Берингова пролива до мыса Челюскина как бы состыковали выполненные до этого с западной стороны Таймырского полуострова подобные работы экспедиции Э.В. Толля (1900- 1902 гг.). Таким образом, на всем протяжении Северный морской путь получил первое гидрографическое отображение на навигационных картах. Кстати, большинство экспедиций возглавляли и выполняли офицеры российского флота. Это их судами выполнено первое сквозное плавание с востока на запад за две навигации. Но самым замечательным достижением явились географические открытия в островной части Арктики - архипелага Северная Земля (1913 г.), о. Вилькицкого (архипелаг Делонга).

Не всё при этом завершилось благополучно. Человечеству памятни и трагические исходы. В частности, последовавшие затем попытки старшего лейтенанта флота Г.Я. Седова в 1914 году достичь Северного полюса, а в 1912 г. – намерение Г.Л. Брусилова на «Св. Анне» и В.А. Русанова на «Геркулесе» - пройти по Северному морскому пути с запада на восток (причем расчеты В.А. Русанова свидетельствовали о предпочтительности высокоширотного маршрута) закончились трагически.

Шли годы, выполнялись отдельные рейсы, но по существу оставалась нерешенной народнохозяйственная проблема Северного морского пути. А ведь ее обосновали для блага России величайший русский ученый и естествоиспытатель Д.И. Менделеев, говоривший «Победа над его (Ледовито-

го океана) льдами составляет один из экономических вопросов будущности северо-востока Европейской России и почти всей Сибири», а также флотоводец, создатель «Ермака» адмирал С.О. Макаров, доказывавший, что «Только при установлении мореходства с дешевым перевозочным фрахтом Сибирь получит прочную коммерческую непосредственную связь с европейскими портами». В этой же плеяде полярный исследователь В.А. Русанов, подчеркивавший: «Вообще можно заметить, что чем лучше разработаны и более определены проекты разных путей, тем резче выступают преимущества Северного морского пути. Северный морской путь впервые откроет широкий доступ сибирскому лесу на заграничные рынки». Тем не менее господствовала безраздельная убежденность в нерентабельности транспортной водной магистрали на самом Крайнем Севере России.

2. Северный морской путь в наши дни

В декабре 1919 г. Российская Академия наук совместно с другими правительственными организациями разработала план мероприятий по возобновлению гидрографических работ в северных морях. Тогда же начали действовать Карские экспедиции, или Карские морские операции, давшие выход сибирскому хлебу на Европейский Север страны и открывшие новый путь для завоза товаров сибирскому крестьянству.

8 августа 1920 г., после изгнания интервентов из Архангельска, вышла первая подобная экспедиция. А в последующем, подготовленные ею, начали выполняться экспортные перевозки сибирского сырья и импортных товаров для Сибири.

В ходе этих экспедиций осваивался наш национальный Северный морской путь с запада до устья великих сибирских рек Оби и Енисея. Именно эти экспедиции положили начало и службе погоды. Так, в 1923 г. в проливе Маточкин Шар на Новой Земле вступила в строй первая советская полярная станция. Опыт практического арктического мореплавания открыл реальные перспективы проникновения по Северному морскому пути далее на восток.

Исторической вехой в развитии советских работ в северных морях является подписание В.И. Лениным декрета Совета Народных комиссаров о создании Плавучего морского научного института (Плавморина) в целях всестороннего и планомерного исследования северных морей, их островов и побережий.

Созданный по декрету В.И.Ленина от 10 марта 1921 года, Плавморин уже в 1921 году организовал первую научную экспедицию в Баренцево и Карское моря, для чего был зафрахтован ледокольный пароход “Малыгин”. Руководил экспедицией профессор И.И.Месяцев.

Следующие экспедиции проводились уже на двухмачтовой зверобойной шхуне “Персей”, которую архангельские инженеры В.Цапенко и А.Воронин переоборудовали в экспедиционно-исследовательское судно —

первое такого рода в Архангельске.

Летом 1923 года “Персей” под командованием капитана П.И. Буркова ушел в свое первое экспедиционное плавание под специальным флагом – флагом Плавморина – синим треугольным полотнищем с семью звездами, символизирующими Северное полушарие. Экспедиция получила уникальные сведения о Баренцевом море – температуре, солености, химическом составе воды, глубинах, грунтах, обитателях моря.

С тех пор такие экспедиции проводились ежегодно. Под флагом ВНИИ рыбного хозяйства и океанографии, в который переименован Плавморин в 1933 году – по Баренцеву, Белому, Карскому и Гренландскому морям.

К началу Великой Отечественной войны “Персей” совершил 84 плавания, пройдя по морям более 100 тысяч миль. К сожалению, он погиб в самом начале войны, будучи уже сторожевым кораблем.

Что же касается самого Северного Морского пути, которому в декабре 2007 года исполнилось уже 75 лет, можно добавить следующее.

Поскольку на северные просторы всегда находились желающие их присвоить, в апреле 1926 года Президиум ЦИК СССР постановил, что отныне “как открытые, так и могущие быть открытыми в дальнейшем земли и острова” в Северном Ледовитом океане в секторе между меридианами $32^{\circ}04'35''$ в.д. и $168^{\circ}49'30''$ з.д., исключая восточные острова архипелага Шпицбергена между 32° и 35° в.д., входят в Российский арктический сектор, как территория СССР.

Действительно, такой шаг был разумен. Ведь назревала угроза суверенным правам нашей страны в Арктике со стороны США, Канады, Норвегии и Дании. Еще пользуясь тяжелым положением Советской России в период Гражданской войны, США стали претендовать на острова Врангеля, Генриетты, Бенетти Жаннетта – по праву американских первооткрывателей до того безлюдных мест. В 1921 году Канада даже высадила на о. Врангеля партию своих промышленников, в 1923 году заменив ее другой, с расчетом сделать там постоянные поселения.

Нашему правительству пришлось в 1924 году направить туда канонерскую лодку “Красный Октябрь”, снявшую с острова всех иностранцев. А два года спустя там была устроена наша полярная станция на постоянной основе.

В начале 20-х годов XX века Севморпуть спас европейскую часть России и Украину от жесточайшего голода, обеспечив поставку продовольствия из устьев рек Оби и Енисея. А в 30-х гг. в структуре Главсевморпути объединили предприятия промышленности, транспорта, торговли, что позволило поднять экономику Севера в кратчайшие сроки.

Возвращаясь к истории полярного сектора, стоит указать, что в начале 20-х гг. возникла проблема в Баренцевом море: Великобритания и Норвегия решили расширить свою промышленную зону за счет прибрежных вод Кольского полуострова. Пришлось с 1921 года увеличить ширину

территориальных вод СССР с 3 до 12 миль, а в 1922 году арестовать два английских рыболовных судна.

“Гордиев узел” разрублен был только в 1982 году, когда Конвенция ООН по морскому праву и Законодательство СССР (России) подчеркнули, что границы территориального моря определяются по исключительной экономической зоне и континентальному шельфу РФ в Арктике. Правда, споры продолжаются и сейчас.

Последние исследования континентального шельфа в 2005 – 2007 гг. позволяют закрепить суверенные права России в Арктике, увеличив площадь шельфа на 1,2 млн. км², что, кстати, увеличит нефтегазовый арктический потенциал на 15 – 20 млрд.т.

Кстати, богатые энергоресурсы шельфа осваиваются нами и в соответствии с федеральной программой “Шельф” с 1996 года, и с правительственной концепцией “Энергетическая стратегия России на период до 2020 г.”, принятой в 2003 году.

Конечно, Северный морской путь – великое благо для нашей страны, так как он приносит огромные прибыли. Но и потребовал он при своем освоении немало средств и человеческих жизней. О большой прибыльности говорит такой факт: традиционная прибрежная трасса от Мурманска до Берингова пролива (с возможными заходами по пути в порты и портовые участки Варандей, Харасавэй, Диксон, Хатанга, Тикси и Певек) имеет длину 3500 миль, а вот высокоширотная трасса Севморпути – 2900 миль. Выгоды самоочевидны. Иностранцы уже подсчитали, что, например, от Роттердама до Иокогамы (Япония) через Суэцкий канал – 11205 миль, а через Севморпуть – 7345 миль. Соответственно от Шанхая до Мурманска – 11999 миль и от Ванкувера (Канада) до Мурманска через Панамский канал – 9710 миль, а через СМП – 5406, от Иокогамы до Мурманска через Суэцкий канал – 12840 миль, а через СМП – всего 5767 миль. Это сотни тысяч сэкономленных долларов.

Развитие транспортных операций на Северном морском пути условно можно разделить на несколько этапов.

1-й период (1920-1932 гг.) характерен ставшими регулярными плаваниями только в западной части Карского моря, в устьях рек Оби и Енисея. С востока же через Берингов пролив к устьям рек Колымы и Индигирки плавали только одиночные суда с частыми зимовками. Использовались ледоколы и транспортный флот старой постройки (до 1917 г.). Продолжительность навигации составляла 35-50 суток. В последнем году периода на трассе работало 42 морских судна под проводкой трех ледоколов.

В 1921 г. на Севере работало сразу 23 экспедиционных отряда. Строились геофизические обсерватории на Новой Земле, в проливе Маточкин Шар (1923 г.), на Новосибирских островах (1927 г.), на Земле Франца-Иосифа, в бухте Тихой (1929 г.), на Северной Земле (1930 г.). По насыщенности работы База Североземельской экспедиции Г.А. Ушакова по праву считается выдающейся географической экспедицией нашего

времени.

Весной 1932 г. был составлен проект сквозного плавания на ледокольном пароходе «Сибиряков» с запада на восток всего за одну навигацию. Экспедиция на «Сибирякове», преодолев трудности ледового плавания, отлично выполнила эту задачу.

Итак, Северный морской путь родился! Поэтому 17 декабря 1932 г. состоялось решение Совета Народных комиссаров СССР об организации Главного управления Северного морского пути и поднятии на этой базе экономики, культуры, благосостояния Крайнего Севера и народов, его населяющих. Была поставлена задача, проложив окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, хорошо оборудовать его, держать в исправном состоянии, обеспечивая полную безопасность плавания по этому пути.

Начальником управления был назначен полярный исследователь О.Ю. Шмидт. Главку передали Арктический институт, ледокольный флот в составе ледоколов «Ермак», «Красин», «Ленин», «Ф. Литке» и ледокольных пароходов «А. Сибиряков», «Г. Седов», «Малыгин», «В. Русанов», «Садко», ряд вспомогательных судов и все полярные станции в Арктике.

2-й этап развития Северного морского пути (1933-1940 гг.) - начало регулярного проведения арктических навигаций с грузовыми рейсами по всей трассе. Так в 1933 г. в бухту Тикси прошел с запада караван транспортных судов, ведомый ледоколом «Красин». В этом же году совершает сквозное плавание ледокольный пароход «Челюскин». На путь из Ленинграда до Чукотки он затрачивает 85 суток, но далее попадает в непреодолимый дрейф, закончившийся трагедией. Несмотря на гибель парохода, экспедиция эта имела большое научное и практическое значение, многое давшая последующим экспедициям и транспортным судам. В 1934 г. ледорез «Литке» (капитан Николай Михайлович Николаев, научный руководитель В.Ю. Визе) без аварий прошел в одну навигацию (13 июля - 22 сентября) Северным морским путем с востока на запад (Владивосток - Мурманск). При этом он в середине августа освободил из льдов три парохода, зимовавших среди островов Комсомольской Правды, а в сентябре 12 суток обслуживал Карскую операцию.

В 1935 г. были совершены первые сквозные плавания лесовозов «Ванцетти» и «Искра» из Ленинграда во Владивосток, а пароходов «Анадырь» и «Сталинград» из Владивостока в Мурманск. Выполнен был рейс парохода «Рабочий» из Архангельска на Колыму и обратно - так началось транспортное плавание морских судов по всей трассе.

В 1938 г. на воду был спущен первый отечественный линейный ледокол «И. Сталин», который совершил в 1938 г. двойное сквозное плавание по всей трассе. Транспортные проблемы на Севморпути стали решаться легче, особенно когда в последующие годы завершилось строительство еще трех подобных ледоколов. Имея мощность машин в 7-10 тыс. л.с., они позволили увеличить продолжительность навигации в среднем до 107 су-

ток в году.

В результате напряженной и целеустремленной работы отечественных конструкторов и судостроителей были созданы новые серии транспортных судов, специально приспособленных для арктического плавания - ледокольные пароходы типа «Дежнев», транспортные суда типа «Анадырь», лесовозы с ледовым подкреплением типа «Игарка», и другие суда, которые могли продвигаться за ледоколами и совершать самостоятельные плавания во льдах небольшой сплоченности.

В это время была технически перевооружена полярная гидрография. Практически на трассе не стало уголков, где бы не работали гидрографы. Можно смело сказать, что подводный рельеф на Северном морском пути был открыт заново. Стали доступны с моря многие сибирские реки, ранее считавшиеся недостижимыми для морских судов, открыты неизвестные ранее подводные образования, такие, например, как мелководье Садко, желоба Малыгина и Воронина, многое другое.

Постепенно накапливался опыт, разрабатывалась сложная и своеобразная организация работы флота в Арктике. Безопасность плавания среди льдов и своевременное выполнение графиков движения обеспечивались ледоколами. Для выбора наиболее благоприятных в ледовом отношении участков применялась авиационная разведка. За перемещением кромок льда следили ледовые патрули. Повседневную информацию об изменениях погоды и ледовой обстановки судоводителям сообщала широкая сеть полярных гидрометеорологических станций и бюро погоды арктических обсерваторий. Штабы морских операций, поддерживая постоянную радиосвязь с судами, управляли движением флота на трассе, используя все данные по обстановке, которые концентрировались у них.

В годы Великой Отечественной войны Северный морской путь продолжал действовать как важнейшая транспортная магистраль военного времени. Он стал дорогой жизни для советского Севера, главной морской транспортной артерией советской Арктики и, по сути дела, одним из театров военных действий.

Обращает на себя внимание успешное проведение в 1943 г. сверхранних и сверхпоздних навигаций на трассе, внесших значительный вклад в изучение ледового плавания: весенний поход из Северодвинска в порт Амбарчик ледокола «А. Микоян» (18 июня - 21 июля 1943 г.) и перегон советских ледоколов «И. Сталин» и «Литке» из Тикси в порты Баренцева моря (22 октября – 18 ноября 1943 г.)

В послевоенный период началось переоснащение флота: отход от использования пароходов на твердом топливе и ввод в эксплуатацию дизель-электрических ледоколов типа «Капитан Белоусов» (1954 г.), «Москва» (1960 г.), судов усиленного ледового арктического класса типа «Лена» (1954 г.), значительного количества транспортных судов усиленного ледового класса (1957 г.). Это резко повысило провозоспособность транспортного флота. Стало возможно форсирование метрового (и выше) ровного

сплоченного льда.

Летом 1953 года состоялась грандиозная экспедиция по переводу из Архангельска в устья сибирских рек 112 судов. В их проводке участвовали линейные ледоколы “А. Микоян”, “В. Молотов”, “И. Сталин”, “Ленин”.

В 1955 г. были осуществлены сквозные двойные рейсы дизель-электроходами “Лена” с запада и “Енисей” - с востока. Причем зачастую эти суда сами выполняли ледокольные функции. Интересно, что постепенно росла продолжительность навигации. Так в 50-е годы она уже достигала в среднем 119 суток. На трассе работало уже более сотни морских судов под проводкой десяти линейных ледоколов.

Но не прекращается дальнейшее изучение Арктики, трассы Севморпути. Еще в 1935 г. организуется высокоширотная экспедиция на “Садко”, в 1937-1940 годах широко использован для научных целей дрейф “Георгия Седова”; в 1937-1938 гг. организуется первая научная станция на плавающей льдине “Северный полюс” во главе с И.Д. Папаниным, будущим вице-адмиралом, дважды Героем Советского Союза; в 1942 году проводится воздушная экспедиция на полюс относительной недоступности.

После Великой Отечественной войны возобновляются экспедиции - на ледоколе “Северный полюс” в северо-восточные моря (1946 г.), на “Литке” в Карское море (1948 г.), на нем же в Гренландское море в 1956 г.

С 1948 г. началось изучение центральной Арктики методом площадной съемки в заранее намеченных пунктах (экспедиции “Север”). Организация в 1950 г. станции “Северный полюс-2” (СП-2) явилась началом серии плавучих научных лабораторий, которые изучали все процессы и природные явления, происходящие в толще вод, во льдах и атмосфере. В ходе этих работ стал ясным подводный рельеф центральной части Северного Ледовитого океана. На карте появились подводные хребты Ломоносова и Менделеева, разделенные котловиной Макарова, хребет Гаккеля.

Полностью обновился состав ледокольного флота: пять дизель-электрических ледоколов типа “Москва” и “Ленинград” (26 тыс. л.с.) стали основным рабочим звеном флота. Но настал новый, многообещающий этап развития: вошел в эксплуатацию атомный ледокол “Ленин” (1959 г., 44 тыс. л.с.) - первый в нашей стране! На линии Таймырский - Кольский полуостров появляются специализированные рудовозы-навалочники типа “Капитан Панфилов” и “Дмитрий Донской”.

В целях обеспечения безопасности арктического мореплавания при Министерстве морского флота в декабре 1970 г. создана Администрация Северного морского пути. В последние годы (начиная с 1976 г.), когда очередную продленную навигацию открыл новый, еще более мощный атомный ледокол “Арктика”, количество рейсов на Севморпути еще более возросло, принося тем огромный народнохозяйственный эффект. Историческим событием в освоении Арктики явился научно-практический экспериментальный рейс атомного ледокола “Арктика” к Северному полюсу в 1977 году. Обогнув 11 августа Новую Землю с севера, атомоход сквозь

многолетние паковые льды 17 августа достиг вершины планеты. Впервые в истории мореплавания надводных судов! На полюсе был водружен Государственный флаг СССР, а на глубину 4000 метров опущена массивная памятная плита с изображением Государственного герба СССР и надписью “СССР 60 лет Октября а/л “Арктика” широта 90°. 1977 г.”

Конечно, с распадом Советского Союза многое изменилось в арктическом секторе и на Севморпути. Значительная часть производства на Севере свернута, упал грузопоток до 2 млн. т/год, произошел определенный отток населения из суровых климатических зон. Ослабел на некоторое время и поток грузовых караванов, как своих, так и зарубежных. Сократилось число ледоколов и ледокольных пароходов обеспечения СМП.

Но постепенно положение выравнивается. Исследования, проведенные на шельфе, показали, что здесь много сырьевых запасов. Скажем, открыто близ Новой Земли богатейшее Штокмановское шельфовое газоконденсатное месторождение с запасом газа 3,7 трлн.м³, и более 31 млн. т. конденсата. Открыто Приразломное шельфовое нефтяное месторождение. Начата добыча нефти и газа.

В связи с этим, естественно, возникло новое направление грузопотоков – вывоз углеводородов из арктических месторождений. Например, в 2005 году вывезено 7,2 млн. т. нефти, в том числе из п. Тикси – 40 тыс. тонн, из устья рек Обь и Енисей – 386 тыс. т., из терминала Варандей – 600 тыс. т., из портов Архангельск и Витино – 6,142 млн. т.

Сейчас на трассах Севморпути работает 22 ледокола, в том числе 7 атомных, подчиненных Мурманскому пароходству.

Наиболее современные из них – “Арктика”, “Россия”, “Таймыр”, “Вайгач”, “Сибирь”, “Ямал”, а также вошедший в строй в 2006 году – “50 лет Победы”. Кстати, технические данные его впечатляющи: длина – 159 м., ширина – 30 м., водоизмещение – 25000 тонн, мощность ядерного реактора – 75000 л/с, скорость хода – 18 узлов. Ледокол может взламывать ледовые поля толщиной до 2,8 м.

Сравнение с атомоходом-первенцем, ледоколом “Ленин”, имевшим длину - 134 м., ширину – 27,6 м., водоизмещение – 19000 тонн, скорость хода – 18 узлов, - явно в пользу “50 лет Победы”.

В заключение следует подчеркнуть особо, что атомные ледоколы и суда специальной постройки для Севморпути не только дают огромный хозяйственный эффект, но и обеспечивают возможность маневра силами Военно-морского флота (в случае необходимости) между Атлантическим и Тихоокеанским театрами военных действий. Стоит ли подчеркивать степень важности этой возможности?!

ГЛАВА XII

ФЛОТ В 1-Й МИРОВОЙ ВОЙНЕ.

1. Накануне войны.

Неслыханное поражение в боевом столкновении с Японией в 1904-1905 гг., и, прежде всего - Цусимская трагедия, болью отозвались в русских сердцах. Действительно, событие это коснулось всех россиян. Многие тысячи российских моряков пали смертью храбрых в далеких тихоокеанских водах; почти тридцать крупнейших кораблей страны, в том числе все броненосцы Балтийского и Тихоокеанского флотов – цвет и надежда России, безвозвратно потеряны за несколько часов ожесточенного сражения. Огромная держава, до сих пор удерживавшая третье место в мире по мощи флота, скатилась сразу же на шестое-седьмое место. Резко упал престиж страны, ее политический вес.

Тщательный подсчет потерь в этой войне показал, что из 18 броненосцев, принимавших участие в боевых действиях, потеряно 17, из 30 крейсеров – 16. Кроме того – 2 минных крейсера, 23 миноносца, 6 канонерских лодок, 2 минных тральщика, 2 госпитальных судна, 3 транспорта, более 20 вспомогательных судов.

Нельзя забывать, что и время внесло коррективы: немало боевых кораблей, особенно постройки 60 – 80-х гг. XIX века, уже устарели и их пришлось списать в 1906 – 1907 годах. Что же осталось в итоге? На Дальнем Востоке – практически ничего. На Балтике – резко нарушилась оборона побережья, т.к. в строю остались только 2 броненосца – “Слава” и “Цесаревич”, да около 80 миноносцев и минных крейсеров разных типов, если считать вместе со строящимися. Только Черноморский флот, находившийся “взаперти”, полностью сохранил свой состав.

Естественно, начался анализ причин поражения и приобретенного боевого опыта. А вместе с тем – выработка новой военно-технической политики в области кораблестроения и вооружения, в сфере боевой подготовки и тактики.

Впервые в истории России был создан Морской Генеральный штаб (МГШ), обязанный составлять план войны на море и мероприятий по организации боевой готовности морских вооруженных сил империи, и уже в октябре 1906 года первый начальник МГШ капитан 1 ранга А.А.Брусилов предложил царю доклад о “вечных” интересах страны в Мировом океане, а также план развертывания на Балтике к 1910 году флота в составе 4 броненосцев новейшего типа “Дредноут”, по своим возможностям многократно превосходивших своих предшественников, а также 2 броненосных крейсера, 6 легких крейсера и 20 эскадренных миноносцев новых типов. Эти предложения и легли в основу “возрождения флота” России.

Такова была реакция правительственных кругов и военной верхушки.

Стоит подчеркнуть, что после этого проводилось немало заседаний, особых совещаний Государственной Думы и Совета Министров с целью выработки единой программы возрождения утраченной морской мощи России, но дальше закладки в 1909 году четырех линкоров-дредноутов типа “Гангут” для Балтфлота, а в 1911-м трех таких же линкоров и 6 подводных лодок для Черноморского флота - не пошли...

А как же реагировал на это простой народ? Разумеется такое жестокое поражение не могло не вызвать определенной реакции народа. С одной стороны – естественное переживание боли утрат, с другой - возмущение. Возникло революционное брожение в массах народа, движение против несовершенства государственного строя, его антинародной сущности, против бесправия и униженности простых людей, ненадежности военного механизма страны.

По всей стране прокатилась волна восстаний, вооруженных выступлений, бунтов. Наибольшие, наивысшие последствия вызвало Декабрьское вооруженное восстание 1905 года в Москве, утопленное в крови. Вместе с тем серьезные выступления произошли на флоте. Прежде всего – на Балтийском. Так, 15-18 июня 1905 г. поднялись моряки Либавы, 27 октября того же года – моряки и труженики Кронштадта, 17-20 июля 1906 г. – моряки в Свеаборге, 19 июля 1906 г. – снова в Кронштадте, 20 июля 1906 г. на крейсере “Память Азова”.

Неспокойно было на Черноморском флоте. 14 июня 1905 года вспыхнуло восстание на броненосце “Потемкин”, к которому присоединились броненосец “Георгий Победоносец” и миноносец № 267. 13 ноября 1905 года восстал экипаж крейсера “Очаков”, возглавленный легендарным Петром Шмидтом.

Конечно, все эти выступления были жестоко подавлены, но они оставили неизгладимый след в умах и сердцах русского народа. “Пусть правительство негодяя Витте победило восстание в Кронштадте, - писал В.И. Ленин, - пусть расстреливает оно теперь сотни матросов, еще раз поднявших красный флаг - этот флаг взвоется еще выше, ибо это знамя всех трудящихся и эксплуатируемых во всем мире”.¹

Следует отметить, что революционизирующее воздействие катастрофы в дни русско-японской войны на умы людей было более активным, прежде всего на флоте, потому что разгром касался в большей степени именно моряков. А еще потому, что среди моряков было больше образованных, думающих людей. Ведь более совершенная техника, сложные механизмы и аппаратура, состоявшие на вооружении кораблей флота, требовали грамотности обслуживающего их персонала. Поэтому на флот призывали только тех, кто был более знакомым с техникой, значит грамотных. А это означает: чаще всего призывали во флот городских жителей. В силу этого в российском флоте пролетарская и полупролетарская прослойка до-

¹ Ленин В.И. ПСС т.12, с. 57-58

стигала более 51%, тогда как в армии она не превышала 3,5%. В итоге получилось так, что грамотных во флоте было 85%, а еще 8% - малограмотных.

Немудрено, что такое обстоятельство не могло не стать предпосылкой для роста революционного самосознания моряков, понимания ими того, что происходит в стране, причин сложившегося положения. Тем более - после неожиданного и огромного по масштабам поражения в русско-японской войне.

С другой стороны поражение страны, разгром флота вызвали у россиян рост патриотизма, желания возратить национальный престиж. Возникло всенародное движение за восстановление былой мощи флота. Начался сбор добровольных пожертвований на это благое дело специальным комитетом по усилению флота.

Удивительно современно мы воспринимаем сейчас сказанные премьер-министром П.А. Столыпиным в Государственной Думе в мае 1908 года слова: “Дело кораблестроения везде есть дело национальное. Спуск каждого корабля на воду является национальным торжеством ... России нужен флот дееспособный, стоящий на уровне новейших научных требований. России нужен могучий линейный флот, который опирался бы на флот миноносный и на флот подводный... России флот нужен - в этом никто не сомневается. Необходимо перестроить морское ведомство, очистить его от всех тех элементов, которые были причиной неслыханного нашего поражения, а затем приступить к созданию нового флота, в полной уверенности, что государственные средства не будут потрачены даром...”

В 1912 году Государственная Дума приняла и император Николай II утвердил военно-морскую программу, рассчитанную на строительство большого и мощного флота. Это было тем более своевременно и разумно, что обстановка в мире осложнялась с каждым годом. Назревала новая война, масштабы которой трудно было предугадать.

На 1914 год был поставлен в Думе вопрос об одобрении нового “Закона о флоте”. Однако еще в 1909 году, не дожидаясь официального одобрения, на верфях уже были заложены первые четыре линейные корабля на Балтике, а в 1911 году – три линкора на Черном море.

Морской министр адмирал И.К. Григорович в апреле 1911 года представил царю “Закон об императорском российском флоте” с объяснительной запиской к нему, а также “Программу усиленного судостроения Балтийского флота на 1911-1915 гг.”. В соответствии с этими документами, через 20 лет (к 1930 году) предполагалось иметь на Балтфлоте две действующих и одну резервную эскадры – каждая в составе 8 линкоров, 4 линейных крейсеров, 9 крейсеров, 36 эсминцев и 12 подводных лодок. На Черноморском флоте предполагалось иметь одну действующую эскадру, по силе превосходящую морские силы государств побережья Черного моря в полтора раза. А на Дальнем Востоке состав флота должен был определяться в соответствии с обстановкой. Однако история уже не оставила

времени для реализации этих планов.¹

Первая мировая война приближалась, и вызвана она была ожесточенной бескомпромиссной борьбой между крупнейшими империалистическими странами за рынки сбыта, источники сырья и передел уже поделенного мира. Особенно активен был германский империализм, стремившийся к господству в Европе. Однако не желали уступать основному конкуренту Англия и Франция, беспокоящиеся за свои огромные колонии в Африке. Нарастающее противоречие вылилось в создание двух враждующих коалиций: Союза центральных держав (Германия, Австро-Венгрия, Италия) и Антанты (Англия, Франция, Россия). Потом война стала мировой, втянув в свою орбиту более 30 стран мира. Развязывая первую мировую войну, империалисты преследовали не только внешнеполитические (раздел мира) цели, но еще и хотели использовать ее для подавления нараставшего революционного движения в своих странах и уничтожения международной солидарности трудящихся. Это и определило характер войны - империалистический, захватнический, несправедливый с обеих сторон.

Вооруженные силы стран, готовившихся к новой схватке, претерпели к этому времени серьезные изменения, особенно флоты. Главным оружием флота оставалась артиллерия, но ее калибр вырос до 356-381 мм, дальность ее стрельбы - до 120 кабельтовых (около 25 км). Усовершенствовалось торпедное оружие - выросли скорость и дальность хода, заряд взрывчатки в торпеде. Существенно развились минное и тральное оружие. Усовершенствовались появившиеся еще к русско-японской войне боевые подводные лодки. Созданы были и средства борьбы с ними.

С 1906-1907 гг. началось строительство линкоров нового типа - дредноутов (Англия), на которых, в отличие от прежних броненосцев, поставили артиллерию только двух видов: главный калибр (305 мм) и противоминный (76 мм), что усилило огневую мощь корабля в 2,5 раза. К тому же усилили бортовое и палубное бронирование, вместо паровых машин установили турбины, что увеличило скорость и дальность хода кораблей.

Еще летом 1907 г. русское морское министерство объявило конкурс на разработку общего проекта линейного корабля и механизмов для него. К участию в этом конкурсе были привлечены и иностранные фирмы. Из 43 проектов, присланных на конкурс, лучшим был признан проект русского Балтийского завода, представленный группой инженеров под руководством профессора Морской академии И.Г. Бубнова. Заложенные по этому проекту в июне 1909 г. линейные корабли "Севастополь", "Петропавловск", "Гангут" и "Полтава" получили мощное артиллерийское вооружение из 12-дюймовых (305 мм) орудий, считавшихся лучшими в мире. Они имели также сильную противоминную артиллерию и хорошую живучесть. Их скорость хода достигла 23,5 узла. Строительство кораблей осуществлялось под непосредственным руководством выдающегося ученого и кораб-

¹ Бескровный Л.Г. Армия и флот России в начале XX в. - М.: Наука, 1986.

лестроителя А.Н. Крылова.

В декабре 1912 г. состоялась закладка четырех самых сильных по тому времени линейных крейсеров “Бородино”, «Измаил», “Кинбурн” и “Наварин”, а в следующем году крейсеров (их стали называть легкими) “Адмирал Бутаков”, “Адмирал Грейг”, “Адмирал Спиридов” и “Светлана”. Гордостью русского кораблестроения стал эскадренный миноносец “Новик”, вступивший в строй в 1913 г. По своим тактико-техническим данным (водоизмещение 1260 т, скорость хода - более 37 узлов, хорошее артиллерийское и торпедное вооружение) он заслуженно считался лучшим в мире кораблем этого класса. Подводные лодки типа “Барс”, строившиеся по проекту профессора Бубнова И.Г., по тактико-техническим элементам были одними из лучших кораблей того времени.

Русские инженеры и техники добились больших успехов в развитии минного, торпедного и трального оружия. Ими был создан трехтрубный торпедный аппарат и разработан залповый способ торпедной стрельбы эсминцами и подводными лодками по площадям. Отечественные мины образцов 1908 и 1912 гг. по боевым качествам не имели себе равных в мире.

В 1910-1912 гг. русские кораблестроители построили первые в мире тральщики с небольшой осадкой - типа “Запал”, на которых были установлены мощные двигатели.

Получило развитие радио, был изобретен радиопеленгатор.

Русские ученые и конструкторы внесли большой вклад в развитие морской авиации. В 1909 г. капитан Л.М. Мациевич предложил построить корабль-самолетоносец (авианосец). В 1910 г. подполковник М.М. Конокотин повторил предложение о создании авианосца, переоборудовав для этой цели бывший броненосец береговой обороны Балтийского флота “Адмирал Лазарев”.

В 1912-1913 гг. появились первые гидросамолеты “летающие лодки”. Конструктор Д.П. Григорович создал в 1914 году “летающую лодку” М-9, которая стала основным типом гидросамолета русского флота.

В эти годы произошли важные организационные изменения внутри морского ведомства: был создан Морской генеральный штаб, подверглись реорганизации технические и хозяйственные органы. Дальнейшее совершенствование получила система боевой подготовки флота. Значительно удлиняется срок пребывания кораблей в кампании, отменяется разоружение судов на зиму, увеличивается количество артиллерийских и торпедных стрельб, отрядных учений и походов, пересматриваются правила артиллерийских стрельб и минной службы, сигнальные книги и корабельная организация.

Все эти меры заметно повысили боеспособность флота. Однако не было достигнуто главное - экономика России не позволила выполнить намеченную судостроительную программу и завершить на Балтике работу по оборудованию театра.

К началу войны Балтийский флот (командующий адмирал Н.О. Эс-

сен) кроме эскадренного миноносца “Новик” не имел ни одного современного корабля. В его состав входили: 4 устаревших линейных корабля, 6 броненосных крейсеров, 4 тихоходных легких крейсера, 21 эскадренный миноносец, 63 миноносца, 6 минных заградителей, 6 канонерских лодок, 13 подводных лодок, а также тральщики и др. малые корабли.

Силы германского флота на Балтике (командующий гросс-адмирал Генрих Прусский) к этому времени были еще слабее: 9 крейсеров, 16 эскадренных миноносцев, 4 подводные лодки. Но, располагая Кильским каналом, немцы в любое время могли перебросить сюда корабли с Северного моря и создать превосходство в силах.

Русское верховное командование полагало, что с началом войны флот противника попытается высадить на восточном побережье Финского залива морской десант с целью захватить Санкт-Петербург (с августа 1914 г. - Петроград). Поэтому главная задача Балтийского флота состояла в том, чтобы не допустить немецкие корабли в этот район, надежно защитить подступы к столице. Предполагалось, что придется иметь дело с более сильным противником. Дать ему бой планировали на Центральной минно-артиллерийской позиции, заранее подготовленной в самой узкой части Финского залива между островом Нарген (Найссар) и полуостровом Порккала-Удд. Она должна была состоять из нескольких линий минных заграждений и ряда береговых батарей, оборудованных на ее флангах.

Чтобы не допустить внезапного нападения противника, Н.О. Эссен принял ряд мер, важнейшими из которых были: установление в устье Финского залива постоянного дозора из крейсеров; приведение отряда заградителей в полную готовность к постановке минного заграждения на центральной позиции; установление охраны рейдов; соблюдение радиомаскировки.

Одновременно с этим была начата частичная эвакуация Либавы. В соответствии с планом мобилизации приводилась в состояние боевой готовности резервная бригада крейсеров. Бригада линейных кораблей (“Цесаревич”, “Слава” и “Павел I”) 13 июля перешла из Ревеля в Гельсингфорс, где на более защищенном рейде произвела погрузку угля и прием боеприпасов. В этот же день крейсера “Тромбой”, “Баян”, “Паллада” и “Адмирал Макаров” развернулись в устье Финского залива для несения дозорной службы.

14 июля отряд заградителей - “Амур”, “Енисей”, “Нарва” и “Ладога” вместе с 4-ым дивизионом эскадренных миноносцев сосредоточились в Порккала-Удде в полной готовности к постановке мин на центральной позиции и в шхерах. 15 июля началась постановка крепостного минного заграждения в Кронштадте, а на следующий день последовало распоряжение о тушении некоторых маяков.

В полночь 17 июля была объявлена мобилизация флота. Понимая всю важность своевременной постановки мин на центральной позиции, командующий флотом в этот же день послал морскому министру И.К. Григоров-

вичу запрос о разрешении поставить заграждение, однако ответа не последовало. Тогда Эссен направил морскому министру телеграмму следующего содержания: “Прошу сообщить о политическом положении. Если не получу ответа сегодня ночью, утром поставлю заграждение”.

Считая для себя главной задачей обеспечить флот от внезапного нападения противника, Эссен с присущей ему решительностью проводил намеченные штабом флота мероприятия и в конце концов добился разрешения на постановку центрального минного заграждения до официального объявления войны. 18 июля отряд заградителей (“Амур”, “Енисей”, “Ладога”, “Нарва”) приступил к постановке центрального минного заграждения. Было выставлено 2124 мины.

Таким образом, к моменту объявления войны мобилизация, развертывание Балтийского флота и постановка центрального минного заграждения были успешно закончены. В район центральной минно-артиллерийской позиции были стянуты не только силы, входившие в состав эскадры, но и корабли резерва из Либавы и Кронштадта.

2. Боевые действия на Балтике.

Перед началом войны флоты противоборствующих стран имели:

Россия: 9 линкоров, 14 крейсеров, 62 эсминца, 15 подводных лодок; в постройке находились 7 дредноутов, 4 линейных крейсера, 6 крейсеров, 36 эсминцев и 18 подлодок;

Англия: 20 дредноутов (12 строились), 40 линкоров, 9 (1) линейных крейсеров, 82 (18) крейсеров, 225 (32) эсминцев, 76 (23) подводных лодок;

Франция: 4 (3) дредноута, 17 линкоров, 24 крейсера, 81 (4) эсминец, 38(22) подводных лодок;

Германия: 15 (5) дредноутов, 22 линкора, 4 (2) линейных крейсера, 44 (2) крейсера, 144 (12) эсминца, 28 (16) подлодок;

Австро-Венгрия: 3 (1) дредноута, 9 линкоров, 10 (2) крейсеров, 16 эсминцев, 6 (7) подводных лодок.

С началом войны Балтийский флот был подчинен главнокомандующему 6-й армии, который приказом от 31 июля 1914 г. подтвердил, что главной задачей флота является “всеми способами и средствами препятствовать производству высадки в Финском заливе, руководствуясь “Планом операций морских сил Балтийского моря” 1912 г.”

Считая, что с объявлением войны германский флот начнет вторжение в Финский залив, Н.О. Эссен в первый же день войны развернул главные силы БФ (бригады линейных кораблей, бригада крейсеров и 1-я минная дивизия) в районе центральной минно-артиллерийской позиции и готовился к бою. Для своевременного обнаружения германского флота в устье Финского залива был выдвинут корабельный дозор из крейсеров. Подводные лодки заняли свои позиции на подходах к центральному минному заграждению, а миноносцы 2-й минной дивизии, предназначенные

для нанесения предварительных ударов, сосредоточились в шхерах.

Почти месяц русское командование ожидало прорыва неприятельского флота в восточную часть Финского залива, но немцы и не помышляли об этом. Германское командование, рассматривая Балтийское море как второстепенный театр, предпринимало здесь лишь демонстративные боевые действия: быстроходные крейсера “Аугсбург” и “Магдебург” ставили мины, обстреливали порты, маяки и пограничные посты.

В ночь на 13 августа отряд немецких кораблей под командованием адмирала Беринга попытался проникнуть в Финский залив, чтобы уничтожить русские дозорные корабли. В тумане крейсер “Магдебург” наскочил на риф у северной оконечности острова Оденсхольм (Осмуссаар). Миноносец “V-26” получил приказ снять крейсер с камней, но это ему не удалось. Тем временем по вызову Оденсхольмского сторожевого поста к острову подошли русские крейсера “Паллада” и “Богатырь”. Немцы вынуждены были подорвать “Магдебург”.

При его обследовании русские водолазы подняли со дна выброшенную противником за борт трехфлажную сигнальную книгу германского флота со свинцовым грузом в переплете, а также извлекли из каюты командира крейсера шифровальную таблицу, при помощи которой немцы кодировали составленные по трехфлажной сигнальной книге радиогаммы. Один экземпляр трехфлажной книги и копию шифровальной таблицы русское командование передало англичанам. В дальнейшем наличие этих документов в распоряжении русского и английского командования в значительной степени облегчило ведение радиоразведки на Балтийском и Северном театрах.

В конце августа, выяснив обстановку и намерения противника, русское командование решило расширить операционную зону Балтийского флота. Значительные силы флота были перебазированы в район Моонзунда и Аландских островов. Отсюда они развернули активные боевые действия в центральной и южной частях Балтийского моря. Чрезвычайно обеспокоенное этим германское командование в августе дважды направляло в северную часть Балтики крупные эскадры из состава Флота открытого моря. Получив первое сообщение о появлении германских сил, Балтийский флот 26 августа вышел навстречу им. Однако немецкие корабли, не вступив в бой, повернули в свои базы. После этого германское командование попыталось заблокировать выход русским кораблям из Финского залива с помощью подводных лодок, но это не удалось. Балтийский флот предпринял эффективные ответные меры. В силу этого русские корабли в течение всей войны имели возможность свободно и скрытно выходить в море, используя шхеры.

Во второй половине октября, с наступлением темных ночей, Балтийский флот провел операцию по постановке активных минных заграждений у берегов Германии - на подходах к Данцигской бухте, а также перед главной базой немцев на Балтике - Килем и передовыми базами - Мемелем

и Пиллау. Эту операцию проводили полудивизионом особого назначения в составе эсминцев “Генерал Кондратенко”, «Охотник», “Пограничник”, “Новик”. Она продолжалась до 3 февраля 1915 г. За этот период было со-
здано 14 минных заграждений с общим количеством 1598 мин.

Немецкий флот в южной Балтике от русских мин нес значительные потери. В 1914-1915 гг. 15 боевых кораблей немцев (в том числе 3 крейсера и 3 миноносца) и 14 транспортов погибли или получили тяжелые повреждения. В ноябре 1914 г. германский броненосный крейсер «Фридрих-Карл» (1902 г., 9000 т) под флагом контр-адмирала Беринга, находясь в 33 милях к западу от Мемеля, подорвался и погиб на заграждении, поставленном полудивизионом особого назначения. Одновременно вблизи Мемеля погиб на русском минном заграждении лоцманский пароход “Эльбинг”, высланный для оказания помощи крейсеру “Фридрих-Карл”. Гибель крейсера “Фридрих-Карл” послужила для германского командования причиной отказа на некоторое время от активных действий надводных кораблей на Балтийском море и перебазирования флота из Данцига в Штеттин и Свинемюнде.

Минная опасность в южной части Балтийского моря в ряде случаев приводила к отказу германского командования от проведения намеченных уже операций на Балтийском театре. Так, в январе 1915 г. оно предполагало осуществить обстрел Либавы с участием 5-й эскадры линейных кораблей, но начальник действующего отряда “не мог гарантировать достаточной безопасности от мин”, и от обстрела пришлось отказаться.

В феврале 1915 г. по приказанию командующего Балтийским флотом началось создание противовоздушной обороны (ПВО) главной базы Ревеля, а затем и других районов театра. Штаб флота разработал наставление для обороны Ревеля от нападения с воздуха, явившееся по всей вероятности одним из первых в мире документов по ПВО. Таким образом, следом за применением нового средства нападения - авиации - появился и новый вид защиты - противовоздушная оборона.

С началом кампании 1915 г. немцы, пользуясь пассивностью англичан на Северном море, нередко сосредотачивали на Балтике почти весь свой флот.

К этому времени значительно вырос и русский Балтийский флот. В состав его вошли 4 новых линейных корабля типа “Севастополь” и 3 эскадренных миноносца типа “Новик”. Во второй половине года вступили в строй 6 подводных лодок типа “Барс”. Теперь флот должен был не только не допускать немецкие силы в восточную часть Финского залива, но и вести активные действия на морских коммуникациях противника. На центральной минно-артиллерийской позиции установили противолодочные сети, новые минные заграждения и береговые артиллерийские батареи. Началось оборудование Передовой минной позиции между полуостровом Ганге и островом Хийумаа (Даго), где было поставлено 745 мин. Много было сделано по укреплению позиций в Або-Аландском районе, в Риж-

ском заливе и в районе Моонзундских островов.

Весной русское командование направило в Рижский залив миноносцы, канонерские лодки, тральщики и гидросамолеты для содействия флангу сухопутных войск. В июле сюда прибыл линейный корабль “Слава”. Перед входом в Моонзунд (Муху-Вяйн) со стороны Рижского залива была оборудована минно-артиллерийская позиция, состоявшая из минного заграждения и установленной на острове Моон (Муху) 250-мм береговой батареи. В Куйвасту и Рогокюле (Рохокюла) оборудовались временные стоянки кораблей. Были начаты работы по углублению моонзундского фарватера.

В середине апреля немецкие войска при поддержке боевых кораблей начали наступление в Курляндии. Одновременно немецкий флот вел демонстративные действия в Финском, Ботническом и Рижском заливах. Вскоре немцы заняли Либаву, которая затем была превращена в передовую маневренную базу германского флота на Балтийском море. Во второй половине июля германская армия вышла на побережье Рижского залива. Здесь она стала подвергаться систематическому воздействию русских кораблей и самолетов. Чтобы избавить свои войска от обстрелов с моря, немецкое командование решило уничтожить русские корабли в Рижском заливе, минировать южный выход из Моонзунда и закупорить порт Пернов, где, как оно полагало, базировались русские подводные лодки. С этой целью вскоре в Либаве и Виндаве (Вентспилс) были сосредоточены значительные силы: 7 линейных кораблей, 5 крейсеров, 24 эсминца и миноносца, 14 тральщиков, катера, транспорты. Кроме того, в Киле в готовности к выходу в море находилось 8 линейных кораблей, 3 линейных крейсера, 4 крейсера, 32 эсминца и миноносца и 13 тральщиков.

Корабельные силы Балтфлота в 1915 году совершили ряд активных операций на море. Так, 18 июня крейсера “Адмирал Макаров” (флаг контр-адмирала М.К. Бахирева), “Баян”, «Богатырь», “Олег” и “Рюрик” с девятью эсминцами вышли в море для обстрела германских позиций в районе Мемеля (Клайпеды). А в это же время отряд немецких кораблей (броненосный крейсер “Роон”, легкие крейсера “Аугсбург” и “Любек”, минзаг “Альбатрос” и 7 эсминцев) вышел для постановки мин в Або-Аландском районе. Выполнив свою задачу, командир немецкого отряда командор Карф дал о том радиограмму и лег на обратный курс. Радиограмма была перехвачена и раскодирована русскими. Тотчас о том было сообщено адмиралу Бахиреву, и тот направил свои корабли на перехват врага. Утром 19 июня у о. Готланд были обнаружены крейсер “Аугсбург”, минзаг и 3 эсминца. Завязался артиллерийский бой. Командир немецкого отряда вызвал на помощь те корабли, которые несколько раньше он отпустил в Либаву - “Роон”, “Любек” и 4 эсминца. Но артиллеристы крейсеров “Олег” и “Богатырь” подожгли немецкий минзаг, и тот выбросился на мель у о. Готланд. Остальные, прикрывшись дымзавесой, отошли на юг. А через два часа русские крейсера обнаружили подоспевшие к месту боя

крейсера “Роон” и “Любек” с 4-мя эсминцами. Снова разгорелся бой. Одновременно Бахирев дал команду находившемуся восточнее района боя броненосному крейсеру “Рюрик” спешить на помощь. Еще до появления “Рюрика” поврежденный “Роон” и остальные немецкие корабли начали уходить на юг, но не успели и были перехвачены “Рюриком”. Он обрушил огонь на легкий крейсер “Любек”, затем - на “Роон”, нанеся им еще ряд повреждений... В этом бою русскими моряками были успешно использованы данные радиоразведки для наведения своих кораблей на неприятеля. Радиоразведка была новшеством, и очень удачным.

В 1915 году серьезнейшей операцией Балтийского флота была Моонзундская (Ирбенская), продолжавшаяся с 26 июля по 8 августа. Германский флот под командованием вице-адмирала Э.Шмидта (7 линкоров, 6 крейсеров, 24 эсминца и миноносца, минзаг, 35 тральщиков и др.) под прикрытием сил Флота открытого моря (вице-адмирал Ф. Хиппер) решил прорваться в Рижский залив, чтобы уничтожить русский флот, а также запретить выход русских кораблей из Моонзунда и Пярну.

Морские силы России там составляли линкор “Слава”, 4 канлодки, 36 эсминцев, минзаг и 6 подводных лодок (командующий - контр-адмирал Бахирев). Под прикрытием линейных кораблей вражеские тральщики приступили к тралению фарватера в Ирбенском проливе. Балтийцы смело вступили в бой с превосходящими силами врага. А в ночь на 4 августа германские эскадренные миноносцы “V-99” и “V-100”, пройдя под самым курляндским берегом, проникли в залив с целью отыскать и уничтожить линейный корабль «Слава». Около 20 часов, вскоре после входа в залив, германские корабли вступили в перестрелку с русскими эсминцами “Генерал Кондратенко” и “Охотник”.

Начался ожесточенный бой, правда, скоротечный. Обменявшись на ходу несколькими залпами, противники разошлись, потеряв друг друга в темноте. Войдя с целью поиска “Славы” в Аренсбургскую бухту, германские миноносцы были встречены там миноносцами “Украина” и “Войсковой”, осветившими их прожекторами и открывшими огонь. В течение пятиминутного боя русские миноносцы атаковали противника торпедами, но безрезультатно. Получив несколько попаданий снарядами, противник отошел и был встречен эскадренным миноносцем “Новик”. В результате боя миноносец “V-99”, получив ряд повреждений, был загнан на минное заграждение, на котором подорвался и вскоре затонул. Миноносцу “V-100”, также имевшему повреждения, удалось скрыться.

6 августа германским кораблям вновь удалось прорваться в Рижский залив, но это обошлось противнику очень дорого. На русских минах погибли 2 миноносца и 3 тральщика; крейсер, миноносец и тральщик получили серьезные повреждения. При входе в Ирбенский пролив линейный крейсер “Мольтке” был атакован английской подводной лодкой “Е-1” и поврежден ее торпедой (на морских сообщениях немцев на Балтике действовало 5 английских подлодок типа “Е”, проникших через пролив Зунд;

обязанности штурманов, радистов и сигнальщиков на этих лодках выполняли русские моряки). Опасаясь русских мин и подводных лодок, немцы оставили Рижский залив.

Настоящим примером поведения русских в бою служат действия экипажа канонеркой лодки “Сивуч” 19 августа 1915 года. Прикрывая арт-огнем фланг 12-й армии под Ригой, канонерки “Сивуч” и “Кореец”, получили приказ возвратиться в Моонзунд. Выставив предварительно 100 мин у входа в Западную Двину, они на переходе южнее острова Кюно в 19.30 встретились с немецким крейсером “Аугсбург” и двумя миноносцами. Почти час продолжался артиллерийский бой, но к этому времени к месту боя подоспели немецкие линкоры “Нассау” и “Позен” с семью миноносцами охранения. Приняв “Сивуч” за линкор “Слава”, немцы обрушили на него шквал огня. Воспользовавшись наступившей темнотой, канонерка “Кореец” сумела вырваться из боя. А вот “Сивуч” во главе с капитаном 2 ранга П.Н.Черкасовым, окруженный двенадцатью вражескими кораблями, принял неравный бой. Всего два 120-мм и четыре 75-мм орудия противостояли десяткам тяжелых орудий двух линкоров и крейсера.

Полчаса 11-дюймовые немецкие снаряды насквозь “прошивали” корпус и надстройки “Сивуча”. Корабль стал сплошным факелом, но моряки не спускали Андреевский флаг.

Около 21 часа канлодка перевернулась и затонула. Из 148 членов экипажа немцы из воды подняли двух офицеров и 48 матросов.

Доставленные на линкор “Позен”, они с уважением были встречены командиром, который, отдавая русским морякам воинские почести, заявил своей команде: “Вот как надо умирать за Родину!”

Балтийский флот развернул активные действия на морских коммуникациях противника. В южной и юго-западной частях моря крейсера и эскадренные миноносцы до середины февраля ставили активные минные заграждения, которые затрудняли боевую деятельность флота и перевозки немцев на Балтике. На этих заграждениях подорвались германские крейсера “Данциг”, “Бремен”, “Любек” и эскадренный миноносец.

К началу войны Балтийский флот имел в строю только 13 подводных лодок - “Пескарь”, “Окунь”, “Макрель”, “Стерлядь”, “Аллигатор”, “Кайман”, “Минога” и другие нескольких типов. Лучшим проектом была признана “Акула”, имевшая подводное водоизмещение почти 470 т., надводную скорость- 11,5 узла, подводную всего 6,5 узла. Вооружение составляли 8 “минных” аппаратов. Сразу же следует отметить, что командованию подводные лодки не внушали доверия, а потому рассматривались лишь как средство пассивной обороны. Но именно подводники (комбриг - контр-адмирал П. Левицкий) полностью развернулись на Балтийском море ровно за сутки до начала войны. Поначалу они стояли на якорях впереди минной позиции в Финском заливе. Тактика была явно проигрышной, ибо все минные заграждения противником были вскоре выявлены. Нужно было действовать активнее, и командующий флотом адмирал Н. Эссен, поняв

это, не только изменил тактику использования лодок, но и настоял на пересмотре кораблестроительной программы: вместо крейсеров было заложено 23 подводные лодки типа «Барс» с т.т.д.- водоизмещение - 650 т (подводное - 780), скорость надводная 11,5, подводная 8,5 узла; вооружение - 16 торпедных труб, в т.ч. 8 в надстройке, и два артиллерийских орудия. В боевых действиях из построенных лодок участвовали 11.

Особо активно действовали подводники в 1915-1916 годах. Это объяснялось в числе других причин и тем, что английский флот установил блокаду Германии в Северном море, а потому вся внешняя торговля немцев переместилась на Балтику. До 5 млн. т. только железной руды вывозили они из Швеции, что равнялось половине потребности военной промышленности. А в Швецию немцы везли примерно столько же каменного угля. К тому же летом 1915 года, с выходом германской армии к Рижскому заливу, возросло вообще значение военных перевозок на Балтике.

Нужно было нарушать коммуникации врага. Поэтому к осени 1915 года 18 подводных лодок, в т.ч. 8 больших (русские - «Барсы» и английские типа «Е») и 10 малых, развернулись в заданных районах. Они крейсировали по 2-3, а иногда и по 5 одновременно - 10-12 суток подряд.

Первое же крейсерство подводных лодок «Акула», «Е-8» и «Е-9» в сентябре 1915 г. увенчалось большим успехом: было потоплено 7 германских пароходов общим тоннажем 17,5 тыс. т., захвачен шведский пароход с военной контрабандой, шедший в Германию.

В ночь с 21 на 22 мая вышли в море подводные лодки «Минога» и «Окунь». Позицию «Окуню» (командир - лейтенант Василий Меркушев) определили в 20 милях от маяка Люзерорт. Командир, исходя из обстановки, в нарушение полученной инструкции прошел мористее на 10 миль, и в этой позиции обнаружил 4 вражеских крейсера. Однако, не дойдя до позиции «Окуня» миль 7-8, этот отряд повернул на норд-вест и скрылся. Позднее на зюйде обнаружился огромный отряд кораблей. Как оказалось впоследствии - 10 линейных кораблей (5-трехтрубных типа «Брауншвейг» и 5-двухтрубных типа «Виттельсбах») в охранении миноносцев. Уйдя на перископную глубину, «Окунь» приблизился к эскадре, затем, поднырнув, прорвал линию охранения миноносцев и, всплывая на перископную глубину, дал четырехторпедный залп (по две из носовых и кормовых аппаратов), едва сам не попав при этом под таран головного линкора.

Один из линкоров типа «Виттельсбах» был серьезно поврежден. Получившая повреждение перископа, подводная лодка «Окунь» с большим трудом сумела поздно ночью всплыть и дойти до базы. За одержанную победу командир «Окуня» первым среди моряков в 1-ю мировую войну был награжден Георгиевским крестом и Георгиевским оружием. Ибо подвиг его состоял не столько в повреждении линкора, сколько в том, что он своей атакой сорвал план операции германского флота, шедшего для прорыва в Рижский залив и бомбардировки Усть-Двинской крепости и южных ба-

тарей Моонзунда.

Если в 1914 году подводники совершили 18 боевых походов, то в 1915-м уже 78. Продолжительность походов дошла в среднем до 38 суток. Было совершено 53 атаки вражеских кораблей. 18 из них (общий тоннаж - 45500 т) потоплены. Это были броненосный крейсер “Принц Адальберт”, крейсер “Ундине”, миноносец и 15 транспортов.

Действия русских подводных лодок вызвали большое беспокойство в Германии. Пароходные компании в октябре 1915 г. заявили о прекращении судоходства на Балтике. Для его защиты немецкое командование вынуждено было значительно усилить противолодочную оборону. Оно также приняло решение большую часть перевозок осуществлять в шведских территориальных водах.

Германский флот в 1915 году на Балтийском море не решил ни одной из своих задач и при этом потерял 3 крейсера, 7 эсминцев, подводную лодку, минный заградитель, 7 тральщиков, 5 сторожевых и дозорных кораблей, 24 транспорта. Линейный крейсер, 3 крейсера, 3 эсминца и 4 тральщика получили повреждения.

Потери БФ - 2 канонерские лодки, 2 минных заградителя, 3 тральщика, 8 вспомогательных судов - были сравнительно небольшими.

Напряженными были боевые действия подводников в 1916 году. Так 4 мая 1916 года подводная лодка “Волк” в течение одного дня в северной части Балтийского моря потопила три немецких транспорта общим водоизмещением 8800 тонн. В те времена это было замечательным достижением мастерства и мужества.

Успехи русских подводников вынудили кайзера Вильгельма издать инструкцию, где отмечено: “Уничтожение русской подводной лодки я ценю очень высоко, по крайней мере, наравне с уничтожением русского броненосного крейсера”.

Но несли потери и подводники. За 1914-18 гг. Российский флот потерял 16 подводных лодок, причем 12 - на Балтике. Первая в этом списке - пропавшая без вести в ноябре 1915 года в районе Мемеля “Акула”.. В 1916 г., столкнувшись с шведским пароходом, погибла ПЛ «Сом», погибли “Барс”, “Гепард”, “Львица” и др.

Свою лепту в боевые дела флота внесли и надводные корабли. 18 мая 1916 года эскадренные миноносцы “Новик”, “Гром” и “Победитель” под прикрытием крейсеров “Рюрик”, “Богатырь” и “Олег” совершили дерзкую набеговую операцию, атаковав ночью в северной части моря немецкий крейсер “Герман” и утопив его. Затем они уничтожили еще два транспорта и два тральщика. В этом боевом эпизоде балтийцы впервые применили залповую стрельбу торпедами по площадям, и выполнили ее успешно». ¹

В октябре 1916 года флотилия новейших немецких миноносцев (11 кораблей), выйдя из Либавы, направилась в Финский залив, чтобы ударить

¹ Флот в первой мировой войне. М., 1964, т. 4, с. 231

по русским дозорным кораблям и обстрелять Балтийский порт (Палдиски). Но вечером 27 октября, пересекая передовую минную позицию, два миноносца подорвались и затонули. Остальные повернули, уйдя к бухте Рогервик. Здесь во время обстрела берега подорвался и затонул еще один миноносец, затем последовательно - еще четыре. Всего 7 кораблей за вечер! 27 октября стало черным днем германского флота.

В 1917 году, в октябре, немцы предприняли крупную десантную операцию “Альбион” по захвату Моонзундских островов, рассчитывая при этом уничтожить весь Балтийский флот, оставшийся в Финском заливе и Кронштадте, а затем, ударив с моря и суши по Петрограду, решить этим исход всей войны.

К сожалению, оборонительные сооружения на Моонзундских островах еще не были доведены до завершения. Здесь находилось только 74 орудия калибром от 75 до 305 мм, а также минные заграждения в районе Моонзундского и Ирбенского проливов и у входа в бухту Тага-Лахт. Гарнизон насчитывал всего 12000 человек. А состав десанта немцев был около 25000 солдат при 100 самолетах и дирижаблях. Немцы собрали корабельные силы, в числе которых находилось 10 линкоров, линейный крейсер, 9 крейсеров, 58 эсминцев и миноносцев, 95 тральщиков, 6 подводных лодок. Десант помещался на 110 транспортах и малых судах. (Командующий - вице-адмирал Э. Шмидт).

12 октября 7 немецких линкоров, приблизившись к бухте Тага-Лахт, обрушили огонь на две 4-орудийные батареи русских, прикрывающие вход в бухту. Два других линкора - на береговые батареи полуострова Сворбе. Несмотря на подрыв на минах линкоров “Байерн” и “Гроссер Курфюрст” и гибель транспорта “Корсика”, высадка десанта немцев состоялась. На остров ринулся многотысячный десант.

Несколько дней шла неравная борьба защитников острова, оставшихся без прикрытия. 14 октября для поддержки своих десантных войск немцы направили на Кассарский плес отряд миноносцев под прикрытием линкора “Кайзер” и крейсера. Русские дозорные корабли эсминцы “Победитель”, “Забияка”, “Гром”, “Константин” и канлодка “Храбрый” нанесли серьезные повреждения двум миноносцам. Но поврежден был и эсминец “Гром”. Решив взять его в плен, один из немецких миноносцев приблизился к “Грому” для заведения на него буксира. И тогда минный старшина Федор Самончук, оставшийся на корабле один, так как команду успела уже с него снять наша канлодка, произвел торпедный выстрел и уничтожил вражеский миноносец, а затем взорвал свой корабль, лишь бы он не достался врагу. К счастью, моряк-герой остался жив, и его подвиг увенчан уже в советское время орденом Красного Знамени.

17 октября немецкая эскадра из 2 линкоров, 2 крейсеров, авиатранспорта, большого числа миноносцев и тральщиков попыталась прорваться в Моонзундский пролив, чтобы уничтожить находившиеся там русские корабли. Путь эскадре преградил старый и поврежденный линкор “Слава”.

Уже с третьего залпа он потопил тральщик, затем повредил другой. От многочисленных попаданий снарядов в линкор поступило много воды, осадка его увеличилась, и линкор не мог по проливу уйти в Финский залив. Тогда экипаж затопил свой корабль в проливе, тем перекрыв путь германским кораблям.

Только в борьбе за Моонзундский архипелаг немцы потеряли 12 эсминцев, много тральщиков, было повреждено 3 линкора, 13 эсминцев и несколько тральщиков.

Революционный Балтфлот потерял поврежденный и затопленный экипажем линкор “Слава” и эсминец “Гром”, повреждены были линкор “Гражданин”, крейсер, 3 эсминца и канлодка.

3. Черноморский флот в боях.

На Черноморском театре войны соотношение сил флотов Российского и турецкого (выступавшего на стороне Германии) было в пользу России. Правда, в самом начале войны при попустительстве англичан из Средиземного моря в Константинополь прошли новейшие германские линейный крейсер “Гебен” и легкий крейсер “Бреслау”, существенно усилившие флот турок, имевший до того 3 линкора, линейный крейсер, 3 крейсера и 10 эсминцев. Российский Черноморский флот состоял из 5 линкоров, 2 крейсеров, 13 эсминцев и 4 подводных лодок. Главной и единственной хорошо оборудованной базой его был Севастополь.

Военные действия здесь начались 16 октября 1914 года с внезапного нападения германо-турецкого флота на Севастополь, Одессу, Феодосию и Новороссийск в расчете на немедленное серьезное ослабление русского флота в первые дни войны. Однако план этот не удался.

Не удалось туркам нанести урон флоту с помощью немецких крейсеров. 5 ноября в районе мыса Сарыч, что в 50 км юго-восточнее Севастополя, состоялся бой русской эскадры с немецкими крейсерами. Получив ряд повреждений, крейсера вынуждены были уклониться от боя и скрыться в Босфор.

Черноморский флот (командующий – адмирал А.Эбергард) начал свои активные действия с нарушения турецких основных коммуникаций Босфор - Констанца и Босфор - Трапезунд, обеспечивающих снабжение Константинополя углем и перевозку войск со снабжением на Кавказский фронт. С учетом этой опасности турки, сначала применявшие транспорты, ходившие на угле, с 1915 года стали широко использовать парусно-моторные, парусные шхуны и даже фелюги (малые суда).

Уже в 1914 г. русское командование, активизируя свои действия, стало посылать на коммуникации турок все свои старые линкоры, крейсера и миноносцы - в составе эскадры. Крейсера и эсминцы обстреливали Зонгулдак и Трапезунд, перехватывали транспорта, а линкоры прикрывали их действия. К сожалению, этот метод не был особенно удачен.

Применялись и минные постановки. В 1914г. было осуществлено три таких операции: 5 ноября и 22 декабря - у Босфора, а 17 ноября - у Анатолийского побережья. Первую выполнили эсминцы, поставив 240 мин, вторую - минные заградители (200 мин у Трапезунда и по 100 - у Самсуна и Унье). Эти операции обеспечивались прикрытием эскадрой, которая обстреливала вражеские порты, отвлекая тем внимание от минных постановок. Третья операция минными заградителями была самой выдающейся: 4 заградителя, имея в ближнем охранении 3 дивизиона эсминцев, под прикрытием эскадры выставили у Босфора более 600 мин. Такой масштаб постановки мир еще не видел!

Всего за два месяца русский флот у берегов Турции выставил около 1,5 тысяч мин. На них погибло несколько турецких кораблей, а линейный крейсер “Гебен”, подорвавшись на них дважды, надолго вышел из строя.

В 1915 г. Черноморский флот пополнился новыми кораблями. В строй вступили линкоры “Императрица Мария”, “Императрица Екатерина Великая”, пять эсминцев типа “Гневный”, пять подводных лодок, подводный минзаг “Краб” и три авиатранспорта. Включение в эскадру авиатранспортов позволило использовать гидроавиацию для разведки и бомбовых ударов по важнейшим береговым объектам врага, недоступным для обстрела корабельной артиллерией.

Теперь возросло число выходов эскадры в море. Стало систематическим крейсерство у берегов Турции. На коммуникациях врага стали действовать только эсминцы и подводные лодки, так как в Черном море появились немецкие подлодки - угроза для крупных кораблей.

Действовали черноморцы тактическими группами по два эсминца (таких групп было создано 6) и выходили они в море по две сразу: одна вела поиск в западной, а другая - в восточной части анатолийской коммуникации. Осенью 1915 года осуществлена была даже блокада важнейшего района Турции - Эрегли, Зонгулдак, - при этом российская эскадра уничтожила много торговых судов и транспортов турок.

Наряду с надводными кораблями в 1915 году усилили действия русские подводные лодки. 7 подлодок типа “Тюлень” и один минзаг “Краб”, имевший на вооружении 60 мин в двух трубах, заняли позиции у Босфора и Зонгулдака. Там же были выставлены мины: 120 у Босфора и 60 - у Варны.

В 1916 году подводники усилили действия на восточной (“угольной”) и западной (“нефтяной”) частях коммуникации. Их поддерживала своими бомбовыми ударами авиация (на пяти авиатранспортах было по 7 гидросамолетов “М-5”). Наиболее крупный налет она совершила 6 февраля 1916 года на Зонгулдакский порт. 14 самолетов, доставленные авиатранспортами в охранении эсминцев, уничтожили в порту транспорты врага общим тоннажем 7000 тонн. Только за первые полгода 1916 г. Черноморский флот уничтожил несколько боевых кораблей, более 60 транспортов и свыше 3000 парусных судов. В результате этого Турция почти полностью

прекратила перевозки войск и военных грузов на Кавказский фронт, сократила вывоз угля из Зонгулдака в Константинополь.

Во второй половине 1916 г. боевая активность русского флота достигла максимума. Причем главной задачей его стала блокада Босфора, чтобы не только пресечь анатолийскую коммуникацию, но и закрыть путь немецким крейсерам “Гебену” и “Бреслау” в Черное море.

31 июля подводный минзаг скрытно поставил в горле Босфора 60 мин. Затем к ним добавили (за три выхода в течение недели) около 800 мин эсминцы. Немецкие крейсера были “закупорены” в проливе. Затем, выставив еще около 800 мин, русские эсминцы (в августе-сентябре) перекрыли прибрежный фарватер, по которому выходили в море парусные турецкие суда и немецкие подлодки.

В 1917 году для активных минных постановок у Босфора русское командование стало использовать мелкосидящие тральщики, малые миноносцы и даже быстроходные катера и специально приспособленные баркасы, доставлявшие к месту постановок мин на крейсере “Память Меркурия”.

Всего с июля 1916 г. по июль 1917 г. у Босфора осуществлено было 17 постановок - более 4000 мин, и 870 - у Варны. На них турки потеряли миноносец, канлодку, подводную лодку, несколько тральщиков, 2 транспорта, множество парусных судов. Блокада Босфора удалась полностью. Черноморский флот добился крупного оперативного успеха.

Черноморцы успешно применяли и еще одну форму боевых действий - содействие наступающим сухопутным войскам. Именно это осуществлял специально созданный Батумский отряд кораблей под командованием капитана 1 ранга М.М. Римского-Корсакова: старый линкор “Ростислав”, 2 эсминца, 2 миноносца, 2 канлодки и несколько тральщиков. Потом в отряд добавили линкор “Пантелеймон”.

С 5 февраля по 18 апреля 1916 года корабли интенсивным огнем (в отдельные дни выпуская до 1200 снарядов) способствовали взятию городов Арахве, Виче, Атины, Трапезунда ... Кроме того, при взятии ряда городов отряд высаживал тактические десанты во фланг и тыл врага. При этом тральщики типа “Эльпидифор” принимали на борт 500-1000 человек. Чаще всего высадка производилась неожиданно - на рассвете, без предварительной артподготовки.

В результате успеха Трапезундской операции была прервана кратчайшая связь турецкой армии с Константинополем. Организованная затем в Трапезунде база легких сил Черноморского флота и база снабжения значительно упрочили положение русской Кавказской армии.

Так русское военное искусство обогатилось опытом организации совместных действий армии и флота на приморском направлении.

4. Бои на Баренцевом море.

Одну из примечательных страниц в историю 1-й мировой войны вписали совместные действия союзных флотов по обороне Арктической океанско-морской коммуникации. Ведение Антантой войны на двух фронтах вывело эту коммуникацию на одно из центральных мест в коалиционной стратегии и заставило русское правительство коренным образом пересмотреть взгляды на значение в тех условиях Северного морского театра.

В результате была завершена прокладка железнодорожного пути к незамерзающему Кольскому заливу, а в 1916 году развернута флотилия Северного Ледовитого океана. К сожалению, врагу достались почти достроенные в Данциге для Сибирской флотилии крейсера “Адмирал Невельской” и “Граф Муравьев-Амурский” – они были конфискованы. Пришлось прекратить постройку 9 эсминцев типа “Тогланд” в Риге, т.к. Мюльграбенская верфь была филиалом немецкой верфи “Шихау”.

Словом, флотилия оказалась малочисленной. Но остро необходимой.

Северный морской театр в начале войны приобрел важное значение для России и союзников тем, что по кратчайшим его коммуникациям Россия получала снабжение из стран Антанты и вывозила за границу лес и сельхозпродукцию. Однако в 1914 году суда плавали еще без охранения: Германия, рассчитывавшая на быструю победу, не обращала особого внимания на растущий масштаб перевозок между портами Англии и Архангельском. Именно поэтому потери были минимальны: два английских и один русский транспорт.

Но с 1915 года немцы активизировали свои действия. Уже в июне германский вспомогательный крейсер “Метеор” выставил в горле Белого моря 285 мин. В 1916 году в том же районе немецкие подводные лодки выставили несколько банок из 72 мин. А в сентябре того же года немцы направили в Северный Ледовитый океан флотилию из 7 подводных лодок. Это уже была серьезная угроза перевозкам.

Для защиты коммуникаций и побережья России в июле 1916 г. была создана флотилия Северного Ледовитого океана, базировавшаяся на Архангельск и Кольский залив. В состав флотилии вошли корабли, переброшенные с Дальнего Востока, мобилизованные торговые суда, переоборудованные и вооруженные, а также суда, купленные или полученные от союзников.

Наиболее активные боевые действия здесь начались в 1917 году, когда в флотилии были уже один старый линкор “Чесма”, два крейсера “Аскольд” и “Варяг”, 6 миноносцев, минзаг “Уссури”, 40 тральщиков, 3 подводные лодки и 7 ледоколов.

Именно в 1917 году Германия объявила подводную блокаду Мурманска и Архангельска. Одновременно до пяти германских подлодок находились в этой зоне. Причем в борьбе с судоходством подводные лодки использовали не только торпеды и мины, но и артиллерию.

Чтобы защитить порты Мурманска и Архангельска, создать благоприятные возможности для плавания торговых судов, в районе Кольского залива, на подходе к горлу Белого моря и у Архангельска были установлены береговые батареи, развернуты наблюдательные посты, выставлены оборонительные минные заграждения и противолодочные сети. У входа в Кольский залив и на линии Иоканьга - Канин Нос были выставлены постоянные корабельные дозоры. На наиболее опасных участках коммуникаций вдоль Кольского побережья стали проводить систематические траления мин и поиск подводных лодок.

Однако основным, наиболее перспективным способом защиты торгового судоходства союзников на Севере стали конвои, введенные в 1916 году.

Эскадренные миноносцы, тральщики и вооруженные траулеры в качестве конвоя сопровождали торговые суда от порта Варде (Норвегия) до горла Белого моря.

Несмотря на большие усилия, затраченные на нарушение коммуникаций, германскому флоту так и не удалось серьезно нарушить перевозки на Северном морском театре. В этом отношении показательны такие цифры: из 3580 торговых судов, прошедших по северным коммуникациям за первую мировую войну, было потеряно всего 61 судно. Причем 46 из них потоплены подводными лодками, а 15 - подорвались на минах.

Движение транспортов на Севере продолжалось до осени 1917 года, пока Россия не вышла из войны.

Показательны цифры интенсивности грузоперевозок: за период 1915-1917 годов в Архангельск и Мурманск прибыло 1800 транспортов, доставивших почти 5,5 млн. тонн грузов. За это же время из русских портов на запад ушло 1780 судов с грузом леса, продовольствия и сырья общим весом около 4,5 млн. тонн.

В итоге создание флотилии Северного Ледовитого океана, бывшее вынужденным, оказалось первой в истории Русского государства успешной попыткой создания военного флота на Севере. Флотилия успешно выполнила поставленные перед нею задачи по защите коммуникаций и своего побережья.

* * *

В ходе первой мировой войны, не имевшей себе равных в истории войны по масштабам и напряженности, по уровню социальных последствий, неплохо показал себя русский Военно-морской флот и обеспечивавшие его действия силы и средства флота торгово-транспортного.

Конечно, масштабы потерь корабельного и личного состава флота не входят ни в какое сравнение с числом потерь (погибших - 9,5 млн. человек, раненых - 20 млн. человек) из всех 38 участвовавших в войне стран. И все-таки уровень потерь флота был достаточно велик. Собственно говоря,

он был велик и у других стран. Недаром в результате 1-й мировой войны самая крупная морская держава - Англия - вынуждена была отказаться от бывшего “двухдержавного стандарта”, т.е. правила, по которому число кораблей ее флота должно было обязательно равняться сумме кораблей двух сильнейших морских держав. Лишилась права иметь военно-морской флот Германия, ибо все ее сохранившиеся крупные корабли и все подводные лодки были переданы для раздела между странами Антанты.

Но нам-то необходимо сделать выводы по своему, Российскому, флоту.

Как известно, на Балтике линкоры-дредноуты типа “Гангут”, как и линкоры-додредноуты типа “Андрей Первозванный”, не участвовали ни в одном сражении. Потому что характер войны здесь не требовал линейного флота.

На Черном море такие силы – линейные корабли “Императрица Мария” и “Екатерина Вторая” – оказались очень нужными, ибо до ввода их в строй на море господствовали германо-турецкие силы.

Что же касается крейсеров, потребность их на всех морских театрах была высока. К сожалению, ни один из 8 легких крейсеров типа “Адмирал Бутаков” в строй во время войны не вступили. В какой-то мере их недостаток восполняли эскадренные миноносцы класса “Новик”, которые порой называли “полукрейсерами”. Правда, если на Балтике их было достаточно, то на Черном море – не хватало.

Серьезную нужду испытывали флоты, особенно Балтийский, в кораблях специального назначения – минно-тральных, противолодочных, сторожевых, десантных. Как недостаточно было и подводных лодок.

Все это отрицательно сказалось на возможностях Российского флота решать стратегические задачи (как захват Босфора), так и многие оперативно-тактические задачи.

Выполнив свой долг перед Родиной, но понеся при этом весомые потери, флот после мировой войны вынужден был участвовать в войне гражданской, завершившейся новыми потерями от боевых действий против флотов интервентов, а затем от грабежа, учиненного ими, от ухода большей части флота с белогвардейцами.

Но оставшиеся кадры Военно-морского флота, заботясь о восстановлении численности и качества корабельного состава, делали выводы из прошедшей мировой войны - выводы по стратегии, оперативному искусству и тактике флота в новых условиях, по совершенствованию конструкции кораблей, улучшению их энергетики и вооружения, повышению дальности и скорости хода, живучести и непотопляемости кораблей.

Вместе с тем стоял вопрос о совершенствовании системы базирования флота - создании хорошо оборудованных баз и портов, судостроительных и судоремонтных заводов, научно-исследовательских и конструкторских организаций, бюро, институтов. Важнейшим делом по-прежнему остава-

лось обучение специалистов по видам оружия и техники, командиров кораблей и штабных работников, разработка военно-морской доктрины на современном этапе, учитывающей уровень экономического развития страны, морального и материального состояния народа, от сложившейся международной обстановки. Новому руководству страной и флотом, пришедшим после окончания 1-й мировой войны, предстояла огромная по масштабам, сложности и ответственности задача.

ГЛАВА XIII

ФЛОТ В ОКТЯБРЕ И ОГНЕ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ. ЭТАП МИРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ФЛОТА

1. Нарастание революционного движения на флоте России.

Во время декабрьского выступления 1825 года среди восставших, вышедших на Сенатскую площадь Санкт-Петербурга, было немало моряков. И это неудивительно: то ли на кораблях, то ли в составе Гвардейского экипажа прошедшие в годы Отечественной войны по многим странам и городам Европы, моряки воочию видели несуразность российской жизни, несоответствие крепостничества европейским демократическим стандартам. У них появились идеи перестройки общества, улучшения и совершенствования жизни русского народа.

“В 1825 году Россия впервые видела революционное движение против царизма”, - отмечал в свое время В.И. Ленин. Однако, как продолжал он, - “Узок круг этих революционеров. Страшно далеки они от народа. Но их дело не пропало. Декабристы разбудили Герцена. Герцен развернул революционную агитацию...” И в еще одной работе В.И. Ленин завершил мысль по этому поводу: “...Лучшие люди из дворян помогли разбудить народ”.¹

Разбужено было и сознание моряков Российского флота. Периодически на боевых кораблях, в портах и военно-морских базах вспыхивали волнения, выступления, восстания военных моряков. Особенно активным революционное движение, оформившееся организационно в социал-демократические кружки и организации, стало в начале XX века, после катастрофического поражения России в русско-японской войне 1904-1905 гг.

В годы первой русской революции 1905-1907 годов предельно революционизирован был Балтийский флот. Именно здесь возникали одно за другим выступления и восстания – в Либаве (июнь 1905 года), Кронштадте (октябрь 1905 года), Свеаборге (июль 1906 года), снова в Кронштадте (июль 1906 г.), на крейсере “Память Азова” (июль 1906 г.), линкоре “Ган-

¹ В.И. Ленин ПСС, т. 21, с. 261

гут” (1915 г.)... Недаром по этому поводу В.И. Ленин отзывался так: “... а на Балтийском флоте кипит”.¹ Балтийские моряки стали активной боевой силой в период Февральской буржуазно-демократической и Октябрьской социалистической революций.

Символично, что сигналом к революционному Октябрьскому восстанию оказался выстрел бакового (носового) орудия балтийского крейсера “Аврора”.

Велик вклад балтийцев в революционное движение того периода. Именно матросы 2-го Балтийского и Гвардейского экипажей заняли Николаевский и Царскосельский вокзалы, отряд балтийцев очистил от верных правительству войск Зимний дворец во время Февральской революции. Они же противостояли Корниловскому мятежу в августе 1917 года. Они же, введя на Неву в Петрограде целую эскадру кораблей, вместе с революционными рабочими и солдатами обеспечили переход власти в руки Военно-революционного комитета большевиков в Октябре.

Широко известны имена кораблей, вошедших в “эскадру революции”: это были, кроме крейсера “Аврора”, эскадренные миноносцы “Забияка”, “Самсон”, “Меткий” и “Деятельный”, минные заградители “Амур” и “Хопер”, посыльное судно “Ястреб”, тральщики №№ 14 и 15, учебное судно “Верный”, яхта “Зарница”, подводные минные заградители “Ерш” и “Форель”. Только малые глубины Невы и наличие множества мостов через реку помешали войти таким революционизированным кораблям, как линкоры “Полтава”, “Севастополь”, “Гангут”, “Республика” и “Гражданин”, крейсера “Баян”, “Память Азова” и др. Однако в Морском канале, на подходах к Петрограду, был поставлен линкор “Заря свободы”...

2. Флот в Октябре и гражданской войне.

Еще в начале октября, когда немецкий флот подошел к Моонзундским островам, надеясь прорваться через минно-артиллерийскую позицию, чтобы затем войти в Финский залив и нанести удар по Кронштадту и Петрограду, моряки-балтийцы достойно встретили врага. Более 300 немецких кораблей, в том числе 10 линкоров, 9 крейсеров, 68 эскадренных миноносцев с десантом в 25000 человек на десятках транспортов представляли огромную угрозу для Петрограда.

“Наступательные операции германского флота, - писал В.И. Ленин, - при крайне странном полном бездействии английского флота и в связи с планом Временного правительства переселиться из Питера в Москву вызывают сильнейшие подозрения в том, что правительство Керенского (или, что все равно, стоящие за ним русские империалисты) составило заговор с англо-французскими империалистами об отдаче немцам Питера для подавления революции таким способом”.²

¹ В.И. Ленин ПСС, т. 48, с. 84.

² В.И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 34, с. 348.

Проходивший в то время 2-й съезд моряков Балтийского флота в своем воззвании призвал балтийцев: “Докажем всему миру, что революционный Балтийский флот, защищая революционную Россию, погибнет, но не отступит перед флотом германского империализма”. Балтийцы могли противопоставить немецкой армаде только два старых линкора, три крейсера, 36 эсминцев и миноносцев, 90 тральщиков, ряд других судов, а также части береговой обороны, насчитывающие в составе гарнизонов 12 тысяч человек.

Однако революционный энтузиазм и долг перед Родиной помогли балтийцам в первой схватке. Возглавили отпор врагу Центробалт и 2-й съезд Балтфлота, взявшие управление флотом в свои руки. 8 дней шли упорнейший бои, в ходе которых балтийцы уничтожили 25 боевых кораблей и 26 транспортов врага, потеряв при этом старый линкор “Слава” и эскадренный миноносец “Гром”. Мужеством, отвагой, героизмом и самоотверженностью отличилось множество балтийцев, особенно - личный состав линкора “Слава”, эскадренных миноносцев “Гром”, “Победитель”, “Константин”, канлодки “Храбрый”, артиллеристы береговых батарей на островах Моонзунда. Бессмертный подвиг при этом совершил минный старшина Федор Самончук с эсминца “Гром”, взорвавший его и тем не допустивший захвата врагами поврежденного корабля. По счастью, при взрыве эсминца моряк остался жив. Это был первый бой революционного флота, и он показал высокие качества моряков-балтийцев, сорвавших попытку контрреволюционеров и международной реакции удушить революцию в России.

После победы Октябрьской революции мира не было. Враги республики объединились в борьбе. Более трех лет продолжалась гражданская война. Со всех сторон осаждали страну контрреволюционные силы и интервенты.

В дело защиты Отечества огромный вклад внес военный флот республики. Не будет преувеличением сказать, что Балтийский флот стал первоосновой для созданных в стране более чем двадцати речных и озерных флотилий, передав для них и личный состав, и корабли.

Сам Балтийский флот непосредственно в открытом море в эти годы не действовал, но его представители были цементирующей и боевой силой по всей территории России. Сотнями и тысячами балтийцы направлялись для срочного оказания помощи в те или иные регионы. В этом отношении показательно предписание Военно-морской коллегии, подписанное Наркомом по военным делам Н.И. Подвойским: “Необходимо в каждый формируемый эшелон добровольцев (состоящий из 1000 человек) в целях спайки их, нарядить по взводу товарищей моряков...”

Всего за два с половиной месяца после Великого Октября Балтфлот направил на места более 80 отрядов и групп общей численностью 40000 человек, а это составляло более половины всего личного состава флота.

29 января (11 февраля) 1918 года Совет Народных Комиссаров принял по-

становление, подписанное В.И. Лениным: “Флот, существующий на основании всеобщей воинской повинности царских законов, объявляется распущенным и организуется Рабоче-Крестьянский Красный флот”.¹

Серьезнейшее испытание выпало на долю балтийцев в следующем, 1918 году, когда большая часть кораблей флота была сосредоточена в Гельсингфорсе и оказалась скованной льдами именно тогда, когда немецкие войска готовились нанести внезапный удар уже сосредоточенными и подтянутыми к линии фронта войсками. Руки у немецкого командования были развязаны отказом председателя Советской делегации Троцкого подписать в Брест-Литовске условия мира с немцами. Именно поэтому немецкие войска начали новое наступление на Петроград и на Ревель. Возникла реальная угроза захвата немцами и финскими белогвардейцами кораблей Балтийского флота и больших запасов ценного военного имущества как в Ревеле, так и в Гельсингфорсе.

Основной состав кораблей Балтийского флота в составе 1-й и 2-й бригад линейных кораблей; 1-й бригады крейсеров; минной дивизии; дивизии подводных лодок; дивизии сторожевых кораблей и траления - базировался на Гельсингфорс (Хельсинки) и Ревель (Таллинн). Главной базой флота был Гельсингфорс. К началу февраля 1918 г. здесь находились линейные корабли “Петропавловск”, “Севастополь”, “Полтава”, “Гангут”, “Республика” и “Андрей Первозванный”, 54 эскадренных миноносца и 18 миноносцев, 3 подводных лодки, 17 тральщиков, 9 минных и сетевых заградителей, 13 сторожевых кораблей, 2 канонерские лодки, 5 ледоколов и другие вспомогательные суда - всего около 350 единиц. 2-я бригада, состоявшая из крейсеров “Аврора”, “Россия”, “Диана”, “Громобой” и линейного корабля “Гражданин”, была переведена из Гельсингфорса в Кронштадт и Петроград еще в ноябре - декабре 1917 г., а в Ревеле стояли бригада броненосных крейсеров (“Рюрик”, “Адмирал Макаров”, “Баян”, “Олег” и “Богатырь”), 14 подводных лодок, два минных заградителя, 10 тральщиков и другие вспомогательные суда. Кроме того, в Гангэ (Ханко) и Або (Турку) - базировались 4 подводных лодки, 2 минных заградителя, 4 тральщика, 23 сторожевых катера, а также транспорты и посыльные суда.

Условия базирования флота были тяжелыми. Корабли стояли в гаванях у причалов, скованные льдом, имея большой некомплект личного состава. Большая часть кораблей и судов находилась в ремонте, который затягивался из-за недостатка ремонтных средств. Топлива не хватало. В этой сложной обстановке Центробалт, руководящий орган флота, находившийся в Гельсингфорсе, энергично проводил в жизнь решения и распоряжения Советского правительства, связанные с организацией и деятельностью Балтийского флота.

Учитывая грозную опасность, надвинувшуюся со стороны интервентов и белогвардейцев, Центробалт 15 февраля 1918 г. обратился с воззва-

¹ ЦГА, ф 19, Протокол СНК № 59, л. 9.

нием ко всем морякам Балтийского флота, в котором призвал их остаться на кораблях. В ответ на это моряки-балтийцы в подавляющем большинстве изъявили желание остаться на кораблях добровольцами, доказав на деле свою преданность Советской власти.

За 3 дня до перехода германских интервентов в наступление, 15 февраля, Совнарком обсудил доклад Народного комиссара по морским делам П.Е. Дыбенко “О стратегическом положении на море, в случае активных действий Германии”, а через день по указанию Совнаркома Центробалт приказал сосредоточить в Ревеле и Гельсингфорсе все ледоколы флота, привести в боевую готовность береговые батареи и усилить центральную минно-артиллерийскую позицию между островом Нарген и полуостровом Порккала-Удд, одновременно подготовить корабли для отражения попытки немецкого флота проникнуть в Финский залив.

18 февраля 1918 г., в день перехода немцев в наступление, Центробалт приказал коменданту Ревельской морской крепости привести в боевую готовность корабли и начать их перевод в Гельсингфорс.

22 февраля ледокол “Ермак” стал выводить из Ревеля подводные лодки и транспортные суда. На следующий день на внешний рейд начали выходить крейсера “Богатырь”, “Баян”, “Олег”, “Рюрик”, а крейсер “Адмирал Макаров” остался на внутреннем рейде, чтобы прикрыть, в случае необходимости, артиллерийским огнем выходящие корабли и транспорта.

25 февраля 1918 г. колонны немецких солдат ворвались в никем не защищаемый Ревель и устремились к порту и гаваням. Велико же было их изумление и разочарование при виде пустых стенок. Все корабли находились на рейде. Только один транспорт “Альфа” стоял у пирса в гавани, принимая по шлангам пресную воду для котлов. Немцы ринулись на пирс, чтобы захватить хотя бы “Альфу”, но моряки, несмотря на обстрел (была прострелена рубка транспорта), обрубили шланги и швартовы, боцман вытравил до жвака-галса якорный канат. “Альфа”, машина которой работала полным ходом назад, кормой вышла на середину гавани.

Вышедшие с рейда корабли и суда построились в однокильватерную колонну и под проводкой ледокола “Ермак” пошли в Гельсингфорс.

27 февраля 57 кораблей прибыли к месту назначения и соединились с главными силами Балтийского флота. Во время перехода подорвалась на mine и затонула подводная лодка “Единорог”...

Большую роль в подготовке и спасении кораблей вместе с командиром Б. Жемчужинным сыграл и комиссар Балтийского флота Н.Ф. Измайлов, и командующий Балтийским флотом капитан 1 ранга А.М. Щастный, и бывший контр-адмирал старого флота А.П. Зеленой.

А уже 12 марта 1918 г. вышел первый отряд кораблей из Гельсингфорса. Условия ледового плавания в тот год оказались на редкость тяжелыми. Толщина льда в восточной части Финского залива достигала 80 см. В начале марта началось торошение льдов. На поверхности залива образовались торосы 5-6-метровой высоты. 12 марта подули ветры, вызвавшие

подвижку льдов.

В составе первого отряда из Гельсингфорса было выведено 7 лучших боевых единиц - линейные корабли и крейсера. Их вели ледоколы “Ермак” и “Волынец”. Прикрытие перехода отряда от возможных ударов немецкого флота с запада обеспечивали оставшиеся в Гельсингфорсе линейные корабли “Республика” и “Андрей Первозванный”.

Переход был тяжелым. Корабли часто затирали во льдах. Иногда задержки в движении были непродолжительными, и корабли шли переменными ходами, но чаще всего приходилось звать на помощь ледоколы. По несколько раз в день ледоколы возвращались к тому или иному кораблю, разбивая вокруг него лед, затем занимали свое место впереди и вели отряд дальше. Ледовая обстановка позволяла двигаться только в светлое время суток. А за ночь корабли так вмерзали в лед, что с наступлением рассвета без помощи ледоколов не могли идти дальше. Даже огромная сила машин линейных кораблей и их прочные корпуса подчас не могли разломать ледяные оковы. 15 марта залив накрыл густой туман, задержавший движение отряда на 20 часов. Несмотря на эти трудности, пройдя за 5 суток 180 миль, отряд кораблей 17 марта 1918 г. прибыл в Кронштадт.

К переходу второго отряда кораблей обстановка в районе Финского залива резко осложнилась. 21 марта группа финских белогвардейцев под видом инженеров и экспертов, с фальшивыми документами, состряпанными подручными Свинхувуда (реакционный премьер-министр Финляндии – В.Г.) от имени Совета комиссаров Балтийского флота, проникла на вспомогательный ледокол “Тармо” и захватила его. Спустя несколько дней, точно таким же способом белофиннам удалось захватить вспомогательный ледокол “Волынец”. Предательский захват ледоколов лишил Балтийский флот самых мощных после “Ермака” судов ледокольной флотилии. В распоряжении моряков остались только 6 портовых ледоколов.

Враги предприняли все, чтобы помешать “Ермаку” вывести корабли из Гельсингфорса. Вооружив захваченные ледоколы, они послали их навстречу “Ермаку”, следовавшему из Кронштадта. В результате “Ермак” был обстрелян скорострельными пушками с ледокола “Тармо” и был вынужден вернуться в Кронштадт за помощью.

В ночь на 3 апреля в Финский залив вошел крупный отряд немецких кораблей, часть которого подошла к Ганге с десантом. К моменту высадки десанта в Ганге находилось четыре наших подводных лодки, стоявших на зимнем ремонте. Так как ледоколов не было, подводники взорвали лодки, погрузились в поезд и прорвались сквозь немецкие и шюцкоровские заставы в Гельсингфорс. Новость, принесенная подводниками, молнией облетела флот: ледокол “Тармо” провел в Ганге германский линейный корабль, 2 крейсера, 6 тральщиков, 10 малых и 3 больших транспорта с десантом не менее 12-13 тысяч солдат! По свидетельству подводников, на подходе к Ганге было немало других вражеских кораблей. Вечером 4 апреля второй отряд кораблей в составе линейных кораблей “Андрей Первоз-

званный” и “Республика”, крейсеров “Баян”, “Олег” и трех подводных лодок вышел на рейд Гельсингфорса.

К 8 апреля взявший на себя роль ледокола линкор “Андрей Первозванный” с трудом вывел отряд на траверз острова Родшер. Дальше двигаться без линейного ледокола было немыслимо, так как перед отрядом тянулась сплошная перемычка из торосов. Неоднократные попытки форсировать ее были безуспешны. Запасы топлива иссякали. Из корпусов подводных лодок, сжимаемых льдом, выскакивали заклепки. Форштевень подводной лодки “Тур” был сильно деформирован, в носовой отсек пошла забортная вода.

Только в полдень 8 апреля на горизонте показался долгожданный “Ермак”, а за ним крейсер “Рюрик”, прикрывающий переход ледокола. Ледокол подошел к перемычке, преграждавший путь отряду, сокрушил ее и, дозаправив топливом корабли, повел отряд за собой. 10 апреля он пришел в Кронштадт...

Для кораблей третьего отряда был выбран более приемлемый, хотя и рискованный путь - стратегический фарватер, проложенный в шхерах вдоль берега. Балтийцы избрали его по двум причинам. Во-первых, потому, что немцы и белофинны не ожидали такого варианта (корабли должны были следовать среди бесконечных извилин и шхер, удлиняя путь в Кронштадт с 180 до 250 миль, в труднейших навигационных условиях). Во-вторых, потому что лед в шхерах пока что был неподвижен и угроза, что корабли будут раздавлены льдом, уменьшилась.

Переход третьего отряда в составе 167 боевых кораблей, транспортов и вспомогательных судов начался на рассвете 7 апреля. Транспорта принимали грузы имущества и продовольствия из флотских складов, семьи моряков и рабочих. Только четверем глубокосидящим большим судам с крепкими корпусами во главе с учебным броненосцем “Петр Великий” было разрешено следовать самостоятельно.

11 апреля из Гельсингфорса вышли штабные корабли. На яхте “Полярная Звезда” находился Совет комиссаров Балтийского флота и штаб флота. Вскоре после их выхода была принята правительственная радиogramма в адрес командующего Балтийским флотом. Она подтвердила своевременность выхода кораблей из Гельсингфорса, так как немцы еще раз нарушили обязательства по мирному договору. Через несколько часов с броненосца “Петр Великий” передали по радио подробности выхода из Гельсингфорса группы глубоко сидящих кораблей. На рассвете 12 апреля в порту были слышны залпы тяжелых орудий, установленных немцами на подступах к городу. Артиллерийскую канонаду заглушали раскаты взрывов. Это уничтожал форты наш крепостной гарнизон перед погрузкой на корабли. Моторизованные колонны немцев окружали город, но финские красногвардейцы сдерживали их натиск до тех пор, пока последние корабли третьего отряда не отошли на сравнительно безопасное расстояние. Отряд прибыл в Кронштадт 22 апреля 1918 г.

Моряки Балтийского флота, действуя в сложной военно-политической обстановке, в труднейших ледовых условиях, с честью выполнили задание партии большевиков и Советского правительства. Совершив беспрецедентный в истории Ледовый поход, они спасли для Советской страны 236 кораблей и вспомогательных судов, в том числе 6 линейных кораблей, 5 крейсеров, 54 эскадренных миноносца, 12 подводных лодок, 11 сторожевых кораблей, 5 минных заградителей, 6 тральщиков, 69 вспомогательных судов и транспортов и 7 ледоколов.

Эти корабли послужили затем основой для возрождающегося Советского Балтийского флота. Суда были разделены на три группы: действующий флот, вооруженный резерв, корабли долговременного хранения.

Итак, Балтийский флот был спасён. Только герой Ледового похода Александр Михайлович Щастный, по ложному обвинению в невыполнении по сути дела преступного приказа бывшего в то время наркомом по военным и морским делам Л.Троцкого о подготовке кораблей к уничтожению в связи с создавшимися условиями на театре, был расстрелян. Так Родина отблагодарила человека, спасшего для Отечества 236 кораблей!

К сожалению, этот случай не был единственным “черным пятном” в истории нашего флота. Ещё не раз лучшие люди – командиры и специалисты флота – оказывались репрессированными. И об этом будет более подробно сказано в третьем разделе XIII главы.

В действующий флот вошли линкоры “Андрей Первозванный” и “Петропавловск”, крейсера “Олег” и “Богатырь”, 24 эсминца, 6 подводных лодок, 12 тральщиков, 8 минзагов и другие корабли. Их базами стали Кронштадт, Петроград и Шлиссельбург.

Уже в июле 1918 года учрежден первый советский Военно-морской флаг в виде шелкового полотна алого цвета с вышитыми золотом в левом верхнем углу буквами “РСФСР”.

По условиям Брестского мира Балтфлот оставался в базах без передвижений. Однако он вел напряженную войну на сухопутных фронтах в составе речных и озерных флотилий - Ильменской, Селигеро-Волжской, Чудской, Волжской, Онежской, на Каспии, куда отправлены были миноносцы “Прыткий”, “Прочный” и “Ретивый”, а также подводные лодки. Тем временем в Балтийское море (ноябрь-декабрь 1918 г.) вошла английская эскадра из 116 кораблей, в том числе 12 крейсеров, 26 миноносцев, 12 подводных лодок. Они заменили немецкий флот, выведенный из Финского залива, т.к. кайзер Вильгельм 1 был свергнут, и Германия объявлена республикой.

Не лучше обстояли дела на юге страны.

Черноморский флот, состоявший в начале 1918 года из 7 линкоров, 2 крейсеров, 20 эсминцев, 4 миноносцев, 11 подводных лодок (а всего - около 400 кораблей и судов) активно противостоял немцам, огнем артиллерии прикрывал эвакуацию из Одессы, оборонял Херсон, Николаев и другие южные города. Воевали черноморцы и на суше. В те тяжелые дни и чер-

номорцам пришлось наиболее новые корабли свести в корабли 1-й линии, а старые - во 2-ю линию, так как не хватало личного состава для их обслуживания: моряки ушли на сухопутный фронт.

Когда весной 1918 г. на Черном море активизировались немецкий флот и турецкие морские силы, препятствуя русскому судоходству, Нарком по иностранным делам Г.В. Чичерин вынужден был заявить ноту протеста (18 апреля 1918 г.), в которой говорилось: “По имеющимся у русского правительства сведениям, русские транспортные суда, находившиеся в море у русских берегов, подверглись неприязненным действиям со стороны военных судов Четвертного союза. Основываясь на точном смысле статьи 5 Мирного договора, русское правительство считает, что русские военные суда имеют право не только оставаться в своих гаванях, но и переходить от одной российской гавани к другой, а равно плавать у своих берегов”.¹

Были приняты меры к укреплению боеготовности Черноморского флота. Но 25 апреля немцы, захватив Севастополь, предъявили ультиматум о сдаче Черноморского флота в Севастополе, ибо, мол, черноморские матросы в нарушение Брестского мира сопротивляются немцам на Украине. И тогда большинство кораблей ЧФ срочно вышли в Новороссийск: линкоры “Воля”, “Свободная Россия”, 5 эсминцев, подводные лодки. Немецкая артиллерия огнем воспрепятствовала им, но линкоры и 4 эсминца все-таки прорвались в Новороссийск. Позднее к ним присоединились еще 2 линкора, вспомогательный крейсер, 9 эсминцев типа “Новик” и 5 миноносцев. В руках интервентов в Севастополе остались 6 старых броненосцев, бригада крейсеров, 3 эсминца типа “Новик”, 9 миноносцев, 15 подводных лодок.

В мае немцы и белогвардейцы подошли к Новороссийску. Немцы потребовали вернуть флот в Севастополь. И тогда черноморцы затопили флот, лишь бы не отдать его в руки врага. Правда, часть судов не подчинилась решению Высшего военного совета по этому поводу: это были линкор “Воля”, вспомогательный крейсер и 6 эсминцев, которые вернулись в Севастополь.

18 июня эсминец “Керчь” потопил торпедами линкор “Свободная Россия” (быв. “Императрица Екатерина II”). Были затоплены командами эсминцы “Фидониси”, “Пронзительный”, “Гаджибей”, “Калиакрия”, “Кап. лейт. Баранов”, “Лейт. Шестаков”, “Сметливый”, “Стремительный” - в Цемесской бухте, эсминец “Громкий” - у Широкой балки, у Туапсе - эсминец “Керчь”. Более 2000 черноморцев ушли на сухопутный фронт. Другая часть Черноморского флота, влившись в Азовскую флотилию, продолжала воевать против немецких интервентов и белогвардейцев.

В ноябре на Черном море немцев заменили войска Антанты, выступившие против молодой Советской республики. Войска и корабли США,

¹ ЦГА ВМФ, ф. с. 342, оп. 2, д. 140, л. 54

Англии, Франции - на Севере, Балтике и Черном море, а на Дальнем Востоке - английские, японские и американские - вторглись в пределы России. Непосредственное боевое столкновение корабельных флотов практически осуществлялось в это время на Балтике и Каспийском море, где от прежней флотилии остались лишь две канонерские лодки - "Ардаган" и "Карс", посыльные суда "Астрабад" и "Геок-Тепе", вооруженные транспорты "Красноводск" и "Аракс", несколько катеров.

Некоторое время спустя, пришлось создавать другую Астраханско-Каспийскую флотилию (октябрь 1918 г.) из вооруженных пароходов и буксиров. А затем пришли присланные с Балтики миноносцы и подводные лодки, существенно усилившие флотилию и успешно противостоявшие флотилии англичан и белогвардейцев, созданной на Каспии. К началу ноября 1918 года флотилия уже имела до 50 судов со 107 орудиями, разделенная на 3 отряда: Северный речной (Волга), Южный речной (дельта Волги) и Морской отряд (на Каспии).

На Севере действовала флотилия Северного Ледовитого океана, в начале 1918 года состоявшая из 89 тральщиков, посыльных и гидрографических судов. Крупных кораблей во флотилии было мало: старый линкор "Чесма", крейсер "Аскольд", 6 миноносцев, 1 подводная лодка. Часть их базировалась на Мурманск (Мурманский отряд), остальные - в Архангельске. К сожалению, Мурманский отряд кораблей был захвачен англо-французской эскадрой, стоявшей в порту с начала 1-й мировой войны. А ведь в нем были крупнейшие корабли - линкор "Чесма", крейсер "Аскольд", 4 эсминца и часть тральщиков!

Началась открытая интервенция Севера бывшими союзниками. В результате контрреволюционного переворота пал Архангельск. Часть судов с моряками ушла по Северной Двине в Котлас, влившись в Северодвинскую речную флотилию, впоследствии нанесшую не одно поражение белогвардейцам и интервентам до ноября 1918г. (до ледостава).

На Дальнем Востоке до середины сентября 1918 года с момента захвата Владивостока англо-японскими войсками с вошедших двух японских, английского и американского крейсеров, действовала Амурская флотилия в составе канонерских лодок "Шквал", "Орочанин", "Смерч", "Бурят", посыльных судов "Пика", "Копье" и др. Будучи окруженными в затоках Амура, Зеи и других рек превосходящими силами японцев и белогвардейцев, все они были взорваны и затоплены, а моряки ушли в партизаны.

Было еще несколько небольших флотилий - на озере Байкал, на реках Тобол, Тура и других. Все они оказывали посильную помощь сухопутным войскам по мере приближения фронта к месту расположения флотилий. Личный состав их был из балтийцев и черноморцев, брошенных в свое время на поддержку новообразующейся армии молодой Советской республики.

Более активный период деятельности флотов и флотилий республики наступил в 1919-1920 годах. В частности, Волжская военная флотилия, к

весне 1919 г. имевшая в составе более 40 судов, в том числе 16 канлодок, базировавшаяся на Нижний Новгород, оказала огромную помощь 2-й Красной армии в ее наступлении в районе рек Камы, Вятки в мае 1919 года. Канлодки и сторожевые корабли поддерживали артогнем наступающие войска, вооруженные пароходы перевозили и высаживали десанты. В результате противник потерпел поражение и отступил от Вятки, Сарапула. А в июле, завершив бои в районе Белой, Уфы, Камы, корабли флотилии спустились в район Камышина и Царицына, создав Северный боевой отряд для борьбы с Деникиным.

Весной пришлось вступить в боевые действия и балтийцам, так как войска Юденича двинулись на Петроград, а интервенты собрали на Балтике огромный флот, включающий 12 крейсеров, 26 эсминцев и миноносцев, 12 подлодок, 23 тральщика, 10 торпедных катеров, 7 минзагов, 4 канлодки и др. У действующего отряда Балтфлота было всего 2 линкора, крейсер, 12 эсминцев и миноносцев, 4 подлодки, 2 минзага, 8 тральщиков, 6 сторожевиков и др. Командовал флотом опытный моряк А.П. Зеленой... Обстановка усложнялась. Уже 18 мая высланные на разведку в Копорскую губу, эсминец "Гавриил" и 4 тральщика, поддержанные линкором "Андрей Первозванный", обнаружили 4 английских эсминца. "Гавриил" вступил в бой с ними. Более часа энергично маневрируя и ведя огонь, он обеспечивал отход тральщиков, серьезно повредив при этом один эсминец врага и подведя английские корабли под огонь форта Красная Горка. После этого боя англичане долго стояли, не решаясь форсировать организованную здесь минно-артиллерийскую позицию.

4 июня вышедшие для прикрытия фланга наших войск эсминцы "Азард" и "Гавриил", поддержанные линкором "Петропавловск", вступили в бой против 4 эсминцев англичан, поддерживаемых, как выяснилось позже, тремя подлодками. Одну из них - "L-55" - потопил артогнем эсминец "Азард". Затем те же наши эсминцы совершили ряд набегов на английскую якорную стоянку, повредив при этом один эсминец врага.

В ночь на 13 июня 1919 года изменники захватили форты Красная Горка и Серая Лошадь, расположенные перед Кронштадтом. Враг захватил и южный фланг минно-артиллерийской позиции, что открыло для него наши минные заграждения. Угроза нависла над Кронштадтом и Петроградом. В руках врага были 33 орудия большого калибра (305-280-254 мм). Им можно было противопоставить только артиллерию линкоров "Петропавловск" и "Андрей Первозванный", крейсера "Олег", эсминцев "Азард", "Гавриил", "Свобода", "Гайдамак" и "Всадник", заградителя "Нарова", а также тральщики и 20 самолетов.

Линкоры начали обстрел фортов, одновременно перемещаясь на Большой Кронштадтский рейд ("Петропавловск") и к Толбухину маяку ("Первозванный"). Это было вызвано тем, что мятежники, стремясь уничтожить линкоры, вели обстрел города орудиями крупного калибра, что могло привести к большим жертвам среди населения.

На следующий день к обстрелу фортов подключились крейсер “Олег”, эсминцы, форт Риф. 15 июня начался штурм фортов с суши. Оба форта были взяты так быстро, что интервенты не успели им помочь. Армия Юденича отступила от Петрограда.

Осенью 1919 года отличились балтийцы, защищая Петроград. Ночью 18 августа группа английских торпедных катеров вместе с авиацией напали на Кронштадт. Самолеты бомбежкой отвлекли внимание обороны от наблюдения за морем, а катера прорвались на рейд и нанесли торпедный удар. Но стоявший в дежурстве на рейде эсминец “Гавриил” успел открыть огонь и потопил три торпедных катера, из остальных три поврежденных затопили сами англичане, вернулся в базу только один. Англичане потопили плавбазу “Память Азова” и повредили линкор “Андрей Первозванный”. Большого им сделать не удалось, благодаря бдительности и меткости моряков “Гавриила”. Врагам не удалось ослабить флот Балтики перед наступлением Юденича.

14 октября 1919 г. противник снова пытается захватить форты Красная Горка и Серая Лошадь, чтобы облегчить прорыв к Петрограду флоту англичан. В Копорской губе ими был высажен десант более 1000 человек. Но огонь фортов и поддерживавших их кораблей вынудил вражеские корабли уйти. Десант захлебнулся. Несколько раз обстреливал из своих 381-мм орудий наши форты английский монитор “Эребус”, специально присланный для того из Англии. Однако меткий ответный огонь заставил его тоже отойти.

Тем временем 305-мм орудия линкора “Севастополь” разгромили сосредоточенные у Пулково войска Юденича. И это стало переломным моментом. Во время героической обороны Петрограда враг потерял в боях и на минах 58 кораблей (из них 34 потоплено). Планы врага были сорваны.

Речные флотилии на защите республики

В годы гражданской войны и иностранной интервенции огромный вклад в победу молодой Советской власти внесли не только моряки флотов, но и по необходимости созданных речных флотилий. Самой первой из них оказалась Дунайская, созданная в ноябре 1917 года для содействия частям Красной Гвардии в установлении Советской власти в Бессарабии. В гражданскую войну её личный состав мужественно сражался с австро-германскими интервентами – в ноябре – декабре 1917 года под командованием Д.В.Ненюкова, в декабре 1917 – марте 1918 года под руководством Семенова при председателе Революционного штаба – А.Г.Железнякове. Того самого, который “шел на Одессу, а вышел к Херсону – матрос-партизан Железняк”...

В апреле 1918 года была создана Азовская военная флотилия с базой в Ейске – для борьбы против германских оккупантов и белогвардейцев. Она провоевала до конца июня, а потом, после захвата побережья врагом,

разоружила корабли, а личный состав влился в части Красной Армии.

Флотилия была воссоздана в марте 1920 года, когда была разгромлена армия Деникина, и Красная Армия вышла к Азовскому побережью. В неё вошли все суда, находящиеся в портах Азовского моря – Мариуполе, Таганроге, Ейске. Под канонерские лодки и плавбатареи переоборудовали шаланды и баржи, под сторожевые корабли – буксиры, а катера-истребители доставлены по железной дороге. Вооружение, снабжение и личный состав для неё поступал с Балтийского флота, Доно-Азовской, Волжско-Каспийской и других флотилий.

А в мае 1920 года она вошла в состав Морских сил Черного и Азовского морей, имея уже около 70 кораблей и судов, в т.ч. 9 канлодок, 4 плавбатареи, 3 минных заградителя и др.

Флотилия поддерживала артогнем войска, создала минно-артиллерийскую позицию в Таганрогском заливе, ставила минные заграждения в Керченском проливе, высаживала тактические десанты, уничтожала десанты генерала Улагая, белогвардейцев у Кривой косы и т.д.

Расформирована в апреле 1921 года.

Для содействия Красной Армии в низовьях Волги и на побережье Каспийского моря была создана в апреле 1918 года военная флотилия Астраханского края под командованием матроса-черноморца В.П.Коптеева. Превращенные в канлодки речные буксиры, вооруженные полевыми орудиями и пулеметами, помогли ликвидировать мятеж в Астрахани и других городах на Волге.

В октябре 1918 года была преобразована в Астрахано-Каспийскую флотилию под командованием С.Е.Сакса, предназначенную для изгнания с Каспия белогвардейцев и интервентов, создавших здесь свой флот из вооруженных пароходов, торпедных катеров и морской авиации.

В состав флотилии входило сначала более 110 кораблей и судов – 6 эсминцев, 3 миноносца, 2 подводные лодки, 23 вооруженных парохода, 2 канлодки и т.д.

Флотилия помогала Красной Армии громить белогвардейцев и интервентов на Северном Кавказе, защищала морские перевозки, вела бои с вражескими кораблями, поддерживала Красную Армию под Царицыном, высаживала десант.

После падения Царицына флотилия действовала в составе Волжской военной флотилии. А в июле 1919 года с нею объединена, переименована в Волжско-Каспийскую, а с июля 1920 года – в Каспийский военный флот.

В апреле 1918 года для обороны подступов к Петрограду была создана Чудская военная флотилия, которая отражала наступление войск Юденича и интервентов до августа 1919 года, после чего была расформирована.

В июне 1918 года по указанию В.И.Ленина из речных судов и боевых кораблей Балтфлота была создана Волжская военная флотилия с базой в Нижнем Новгороде. Поначалу она имела 3 миноносца, 5 вооруженных

пароходов, 4 катера, 4 плавбатареи и гидросамолеты. Вела бои с белогвардейскими флотилиями. А 28 – 29 августа под Свияжском высадила десант моряков, при артподдержке кораблей отбросила врага.

Осенью 1918 года флотилия содействовала Красной Армии во взятии Казани, Вольска, Сызрани, Самары.

В сентябре флотилию разделили на Волжский и Камский отряд кораблей. Первый участвовал в обороне Царицына, второй – в боях у Пьяного Бора, разбив при этом белогвардейскую флотилию.

В октябре в Волжскую флотилию влились Вольская и Военно-Волжская флотилии. Корабли в течение 1919 года на реках Кама, Белая, Уфа, Вятка поддерживали Красную Армию в борьбе с войсками Колчака.

В июле 1919 года передана в состав Волжско-Каспийской флотилии.

Как и Волжская, в июне 1918 года создана Онежская флотилия для действий на Онежском и Ладожском озерах. Имея более 30 судов – 11 канлодок, 10 сторожевых кораблей, 2 плавбатареи, посыльные суда, катера, гидросамолеты – она получила ещё и суда расформированной Волхово-Ильменской флотилии. Поддерживала защиту Петрограда, участвовала в знаменитой Видлицкой операции, выбив белофиннов из междуречья рек Тулокса и Видлица. Блокировала флотилию белых в Заонежском и Повецком заливах и т.д.

В марте 1920 года, с освобождением Севера, расформирована.

В марте 1919 года были созданы Днепровская и Донская флотилии. Первая отличилась в Киевской наступательной операции, совершив проходы у Лоева (2 июня) и Триполья (10 июня); действовала против белополяков, белогвардейцев, громила разномастные банды. В декабре 1920 года расформирована.

А вторая противодействовала белякам и интервентам на Дону, имея базу в Павловске, после же захвата района Деникиным (июнь 1919 г.) расформирована. Вновь воссоздана в марте 1920 года как Доно-Азовская флотилия с базой в Ростове-на-Дону. Обороняла устье Дона, Таганрогский залив, поддерживала сухопутные части, высаживала десанты. В мае 1920 года её корабли переданы Азовской флотилии.

Из захваченных у белогвардейцев кораблей морских сил Белого моря в марте 1920 года создали Беломорскую флотилию (линкор “Чесма”, подводная лодка, 3 вспомогательных крейсера, 2 крейсера, 4 миноносца и др. суда, сведенные в Морской отряд) и речную флотилию для охраны территориальных вод, рыболовства, траления и т.д. Расформирована в январе 1923 года.

В 1919-1920 годах успешно действовали Северодвинская, Астраханско-Каспийская, Днепровская флотилии, Азово-Черноморские морские силы. Наиболее показательными были действия каспийцев, которые не только обеспечили оборону Астрахани. Они внезапным десантом захватили важнейший для белых форт Александровский и как следствие внезапности, захватили пароход “Лейла”, следовавший с делегацией от Деникина к

Колчаку для установления совместных действий против красных. Захваченные при этом документы раскрыли планы действий врага.

Канонерки и плавбатареи флотилии успешно противостояли кораблям белых, рвавшимся на Волгу. И держали их. А весной 1920 года десанты каспийцев при поддержке кораблей флотилии взяли, иные и без боя, не только форт Александровский, но также Ленкорань и Энзели. Вражеские войска бежали в Северную Персию.

Серьезный вклад в борьбу с белополяками внесла созданная в 1920 году Днепровская флотилия, имевшая в составе более 40 судов, в том числе 17 канлодок, 20 сторожевиков и 4 бронекатера. Березинский отряд флотилии поддерживал части 16-й армии на Днестре и Березине. Южный отряд - в районе Триполья и Киева, а Северный (более крупный) по Днестру и Сожу поддерживал 12-ю армию.

Самый значительный подвиг флотилии - ее Лоевский прорыв в июне 1920 года, когда совершено было форсирование укрепленного района белополяков в районе взорванного моста около г. Лоев. 14 орудий врага калибром до 200 мм контролировали тот район. Обрушившиеся пролеты железнодорожного моста загораживали фарватер. Сильное течение осложняло маневр кораблей, собственная ширина которых была (на 1-2 метра всего) уже оставшегося неходового пролета. К тому же прорыв в целях скрытности пришлось осуществлять ночью. 5 канлодок, 2 тральщика и 2 посыльных судна благополучно проскочили пристрелянные врагом участки, но у обрушенного моста одну из канлодок навалило на опору. Чтобы предупредить о том идущие следом корабли, она дала сигнал. Враги, обнаружив суда, открыли бешеный огонь. Спасло наши корабли то, что вражеские батареи били по заранее пристрелянным участкам, а не по истинному местоположению кораблей. Позднее, перенесся огонь на фактически обнаруженную флотилию, враг на себе испытал всю мощь ответного удара артиллерии кораблей. К сожалению одна канлодка села на мель, а вторая наскочила на ледорез моста и была повреждена. Однако в целом прорыв удался. Он помог подбросить десант и поддержать артиллерией наши наступающие части. Разгром белопольской группировки был полным...

Заново созданные в 1920 году морские силы Черного и Азовского морей были невелики - это были переоборудованные гражданские суда. А вот враг имел 8 линкоров (в том числе бывший русский - "Воля"), 17 крейсеров (в том числе 3 бывших русских), 47 эсминцев и миноносцев (в том числе 11 бывших русских), 4 подводные лодки (все русские) и др. Борьба с ними была возможна только при опоре на систему минных заграждений и поддержку береговой артиллерией. Силы были неравными.

И все-таки молодой флот одерживал победы. В апреле врангелевский эсминец "Жаркий", прорывавшийся в Днепровско-Бугский лиман, был подбит нашей плавбатареей. 3 мая французская канлодка "Ла Скара", разведывавшая у Очакова, - повреждена, и сдалась. Это были первые бои возрождавшегося Черноморского флота республики. 21 июля подорвался и

погиб на mine итальянский миноносец “Раккия”. 9 августа береговая артиллерия отогнала от Одессы отряд французских кораблей. А в конце 1920 года интервенты и белогвардейцы бежали из Крыма.

В годы гражданской войны чудеса мужества, отваги, взаимоподдержки проявляли тысячи и тысячи моряков, сошедших с боевых кораблей Балтийского и Черноморского флотов для укрепления рядов молодой Красной Армии на многочисленных сухопутных фронтах или в рядах воинских речных флотилий, созданных для поддержки флангов сухопутных войск.

Среди этих героев особое место занимал запечатленный в народной памяти знаменитый “матрос-партизан Железняк”, балтийский матрос Анатолий Железняков, участник Октябрьской революции в Петрограде, штурмовавший Зимний дворец. Он, член Морского военно-революционного комитета, в годы Гражданской войны воевал на Украине, был комиссаром Дунайской военной флотилии, командиром полка, командиром бронепоезда. Героически погиб в 1919 году.

Второе имя – Николай Григорьевич Маркин. Тоже участник Октябрьской революции и Гражданской войны, член Всероссийского Центрального исполнительского комитета, Центрофлота и Центробалта. Будучи комиссаром и помощником командующего Волжской военной флотилии, героически погиб в октябре 1918 года в бою на реке Кама у поселка Пьяный Бор (ныне Красный Бор).

Третье имя – Павел Дыбенко. Участник революционного движения с 1907 г., участник Октябрьского вооруженного восстания в Петрограде, председатель Центробалта, член Петроградского Военно-революционного комитета, первый народный комиссар по морским делам. В Гражданскую войну командовал группой войск на Украине, дивизией и Крымской армией. Впоследствии – член РВС СССР, ЦИК СССР. Репрессирован в 1938 году.

В историю Военно-морского флота страны вписаны имена моряков Н.Измайлова, комиссара Балтфлота в годы Гражданской войны; черноморца Н.Пожарова, сражавшегося с белогвардейцами в Мелитополе, Крыму, с интервентами на Севере, с войсками Юденича на Западном фронте; А.Полупанова, командующего Днепровской флотилией, затем командира Волжской флотилии; многих других.

История Российского флота не будет полной, если обойти молчанием события, связанные с целой эскадрой боевых кораблей Черноморского флота, ушедшей за рубеж в конце гражданской войны.

В конце июня 1920 года, перед полным разгромом белых войск и ликвидацией Добровольческой армии, занимавшей к тому времени Крым и берега Азово-Черноморского бассейна, белый Черноморский флот состоял из более чем 120 кораблей и судов. Они были разбиты на 3 отряда с базированием на Севастополь, Ялту, Феодосию, Евпаторию и Керчь. Командовал флотом до последнего времени вице-адмирал А.В. Саблин, заменен-

ный (по случаю смерти) в октябре контр-адмиралом М.А. Кедровым.

В конце октября теснимые красными армиями войска Врангеля были погружены на корабли и транспортные суда: в Севастополе - 1-й и 2-й корпуса, в Ялте - конный корпус, в Феодосии - Кубанская дивизия, в Керчи - Донской корпус. Всего около 150000 военных, членов их семей. Генерал Врангель со штабом поместился на крейсере “Генерал Корнилов”, а уходящий с флотом Морской Корпус - на линкоре “Генерал Алексеев”.

С 31 октября по 5 ноября корабли и суда выходили из портов, взяв курс на Константинополь. Уже в начале пути появились первые потери: обрубив ночью буксир, возвратился в Севастополь катер “Язон”, затоплена была поврежденная канлодка “Кавказ”, утонул на переходе эскадренный миноносец “Живой”, не выдержавший ночного 7-бального шторма.

В конце ноября оставшиеся в строю боевые корабли и суда сведены были в так называемую Русскую эскадру (командующий - вице-адмирал Кедров), состоявшую из трех отрядов боевых кораблей: 1-й - линкор “Генерал Алексеев”, крейсер “Генерал Корнилов”, вспомогательный крейсер “Алмаз” и дивизион подводных лодок (“Буревестник”, “Утка”, “Тюлень”, “АГ-22” с плавбазой “Добыча”) во главе с контр-адмиралом П.П. Остелецким. 2-й отряд - эсминцы “Пылкий”, “Дерзкий”, “Гневный”, “Цериго”, “Капитан Сакен”, “Жаркий”, “Звонкий”, “Зоркий” (контр-адмирал М.А. Беренс); 3-й отряд - канлодки “Страж”, “Грозный”, “Якут”, “Лукулл”, тральщики “Альбатрос”, “Баклан”, “Китобой”, гидрографические суда “Казбек” и “Вежа”, 5 буксиров и катеров - во главе с контр-адмиралом А.М. Клыковым.

В 4-й отряд были сведены ледоколы “Илья Муромец”, “Всадник”, “Джигит”, “Гайдамак”, 36 транспортов военного флота, Добровольного флота, Дунайского пароходства и 4 буксира. Кроме этого в эскадру входили линкор “Георгий Победоносец”, учебное судно “Свобода” и плавмастерская “Кронштадт”.

Эскадра в декабре 1920 года по приглашению правительства Франции перешла к северному побережью Африки в порт Бизерта. Армия же осталась в районе Константинополя. Морской корпус (60 офицеров и преподавателей, 17 экстернов, 235 гардемарин и 110 кадетов, 40 человек команды) размещен в форту Джебель-Кебир. Корабли поставлены на рейде Тунисского залива. Там они и стояли, постепенно старея и приходя в негодность, до конца октября 1924 года. Именно тогда Франция, признав СССР, распорядилась спустить на кораблях эскадры флаги. Эскадра перестала существовать.

Показательно, что решать судьбу оставшихся в Бизерте кораблей Русской эскадры прибыл бывший командующий Морскими Силами Республики Евгений Беренс - старший брат Михаила Беренса, командовавшего эскадрой. Таково было время: оно делило многие семьи на красных и бе-

лых, непримиримо враждовавших друг с другом!¹

Необходимо отметить и тот факт, что в конце октября 1922 года, в связи с разгромом белых и интервентов на Дальнем Востоке, из Владивостока ушло более 30 боевых кораблей и судов под командованием белого контр-адмирала Ю.К. Старка. И эти суда были потеряны для Родины.

3. Флот в годы первых пятилеток.

После гражданской войны флот оказался в трудном положении. Прежде всего потому, что потоплены или уведены интервентами и белогвардейцами 416 боевых кораблей и вспомогательных судов. Это составляло более половины состава бывшего русского флота. В числе потерянных оказались 3 линкора, 10 крейсеров, 64 эсминца и миноносца, 30 подводных лодок, 16 канлодок, 13 минных заградителей, 38 тральщиков, 242 вспомогательных судна.²

Многие военно-морские базы, береговые укрепления, судостроительные и судоремонтные заводы были разрушены или разграблены. Большинство оставшихся на Балтийском и Черном морях кораблей были непригодны к плаванию. Да и кадровый состав флота резко изменился: большинство старых моряков, прекрасных специалистов (число их достигало 70 тысяч) ушло на фронт, затем - на партийную, советскую или хозяйственную работу. И, в конце концов, стало на флоте только 8 процентов старых кадровых моряков.

В особо трудном положении оказался флот Балтийский, в итоге двух войн потерявший значительную часть корабельного состава, ряд военно-морских баз, многих опытных и знающих командиров, а также основное ядро квалифицированного рядового и старшинского состава. Ведь к 1921 году на Балтике оставалось в строю 7 линкоров, 8 крейсеров, 9 эсминцев типа "Новик", почти 20 эсминцев других типов, 9 подводных лодок типа "Барс", 2 канлодки, ряд других кораблей и вспомогательных судов. Причем многие корабли требовали капитального ремонта и модернизации. Не было горючего, смазочных материалов и запчастей. Укомплектованность экипажей достигала на них 20-40%.

Как писал, оценивая положение в ВМС, нарком М.В. Фрунзе: "В сумме все это означало, что флота у нас нет". Правительство и Коммунистическая партия предприняли ряд мер по восстановлению флота и укреплению его боеготовности. Однако эти мероприятия проходили в обстановке развернувшейся классовой борьбы. Ярчайшим проявлением ее был спровоцированный эсерами, меньшевиками и недобитыми белогвардейцами контрреволюционный мятеж в Кронштадте 1 марта 1921 года. Базировавшийся на недовольстве многих моряков тяжелым положением крестьянства в стране и трудностями во флоте, мятеж был использован в антисо-

¹ Н.З. Кадесников. Краткий очерк белой борьбы под Андреевским флагом. ЛНПП "Облик", 1991

² ЦГАВМФ, ф.3,д. 1138, лл. 37 – 56.

ветских целях и рассчитан был на помощь находившегося у финских берегов английского флота.

На скорейшее подавление мятежа были брошены не только силы Балтфлота и 7-й армии, но и сотни делегатов проходившего в это время X-го съезда РКП (б). Поддержанные огнем форта Краснофлотский и полевой артиллерии, Северная и Южная группы войск нанесли совместный удар по Кронштадту со стороны Ораниенбаума и Сестрорецка. Форсировав Финский залив по тонкому льду под артиллерийским обстрелом мятежников, они сначала овладели фортами на подступах к Кронштадту, а затем ворвались на его улицы. 18 марта мятеж был ликвидирован.

Учтя происшедшее, вскоре с флота были изгнаны контрреволюционные и случайные элементы, оздоровлена обстановка, укреплена воинская дисциплина, стало больше внимания уделяться политвоспитанию и общеобразовательной учебе личного состава. Следует подчеркнуть при этом, что борьба с инакомыслием на флоте велась и раньше, при создании Рабоче-Крестьянского Морского Флота, и позднее, в конце тридцатых годов. Порой это борьба приобретала явно нецивилизованные формы. Например, в первые годы Советской власти было репрессировано немало видных адмиралов и офицеров, ранее верно служивших царю и Отечеству. Одни из них, прекрасные специалисты, добросовестно исполняли свои обязанности, будучи призваны на новый флот, хотя и высказывали определенные недовольства сложившейся в стране обстановкой, некоторыми не до конца продуманными мерами политического и экономического характера. Другие, оставшиеся верными ранее принятой Присяге и считавшие такое положение делом чести, уклонялись от службы в Красном флоте. Многие из них, а нередко и те, кто стал служить в РКВМФ, были арестованы и расстреляны.

Показательна в этом отношении судьба морского офицера А. Щастного, назначенного в 1918 году начальником морских сил на Балтийском море. Он, один из организаторов и исполнителей так называемого Ледового перехода флота из Ревеля и Гельсингфорса, спасший, по сути, Балтийский флот от захвата и уничтожения немцами, был оболган, обвинен и расстрелян. Его судьбу разделили многие десятки таких же добросовестных, зачистую неполитизированных специалистов флота.

В 1921 году Советская Республика не имела флота на Черном, Белом, Баренцевом морях и на Дальнем Востоке. Существовал лишь флот Балтийский, да несколько флотилий на реках и озерах страны. Словом, государство не имело боеспособного ВМФ. Его надо было восстановить. Этот вопрос был поставлен на X съезде Коммунистической партии в марте 1921 года. Решение предусматривало, что успешная оборона страны, имеющей большую протяженность морских границ, возможна только при наличии сильного флота. «В соответствии с общим положением и материальными ресурсами Советской республики, - говорилось в постановлении X съезда,

- принять меры к возрождению и укреплению Красного военного Флота”.¹

Личный состав кораблей стали комплектовать преимущественно из рабочего класса, укреплялась при этом партийно-политическая работа. Военно-морские училища преобразованы. На флот стали возвращать моряков-коммунистов. Только в 1921 году их пришло более 1200. Началось восстановление судоремонтных и судостроительных заводов, а затем организован плановый ремонт кораблей. 16 октября 1922 года над флотом взял шефство комсомол.

Одновременно начался и перевод флота на мирное положение: реорганизация и сокращение его. В течение 1921 г., весны 1922 и осени 1923 годов все береговые укрепления флота переданы армии. Морской Комиссариат упразднен, его центральные учреждения сведены в Морской штаб Республики.

В 1922 году на флот возвращено свыше 700 кадровых моряков-коммунистов. На руководящие должности поставлены активные участники революции и гражданской войны. Комиссаром Морских сил Республики стал И.Д. Сладков, членом Реввоенсовета Балтфлота - Ф.С. Аверичкин, членом Реввоенсовета Черноморского флота - А.Г. Зосимов и др. По мобилизации (февраль-апрель 1922 г.) на военно-морскую службу направили 1218 коммунистов и 2120 комсомольцев. Ими укомплектовали школы учебных отрядов флота. Начиная с 1922 года, флот ежегодно стал получать новые отряды командиров, подготовленных уже в советских военно-морских учебных заведениях.

Начались работы по восстановлению поврежденных кораблей, налаживанию боевой и политической подготовки экипажей. Еще в 1921-22 г.г. рабочие Севастопольского и Николаевского судостроительных заводов отремонтировали совместно с моряками и ввели в строй эсминец “Свирепый”, канлодку “Терец”, подводные лодки “АГ-23” и “АГ-24”... Введены в строй и несколько катеров-истребителей с тральщиками. Из них создан т.н. Практический отряд ЧФ. Он в 1923 году пополнился крейсером “Коминтерн” (быв. “Память Меркурия”), подлодками “Марксист”, “Политработник”, “Политрук”, эминцем “Занте” и др. Так было создано ядро Черноморского флота.

Немало сделано и на Балтийском флоте. За 1921-23 гг. судостроители, судоремонтники Петрограда и моряки-балтийцы ввели в строй немало кораблей. Первым отремонтировали учебный корабль “Комсомолец” (бывший “Океан”) - в 1922 г. Уже в конце 1923 года в составе флота были линкор “Петропавловск”, крейсер “Аврора”, 8 эминцев, 9 подлодок, 2 канлодки, 2 миноносца, 2 минзага, 23 тральщика и др. суда.² А летом 1922 года, впервые после гражданской войны, корабли Балтики вышли в практическое плавание со стрельбами. С 28 сентября по 1 октября были проведены первые маневры флота с участием линкора, дивизиона эминцев, ди-

¹ КПСС в резолюциях и решениях... ч. 1, М., Госполитиздат, 1953, с.571.

² ЦГА ВМФ, ф. 3, д. 2275, лл. 4-5.

визиона подлодок и дивизиона учебных судов. В октябре 1923 года состоялись уже совместные маневры кораблей Балтийского и Черноморского флотов с участием частей сухопутной армии.

В 1925 году Наркомом по военным и морским делам, а одновременно председателем Реввоенсовета стал автор плана военной реформы М.В. Фрунзе. Начался переход к системе комплектования флота ежегодными призывами, установлены твердые правила прохождения службы командным и политическим составом, введено единоначалие. Флот, береговая оборона и морская авиация объединены в единую систему ВМС с единым централизованным управлением.

Ещё в октябре 1924 года Совет Труда и Оборона принял, а в ноябре 1926 г. утвердил “Программу судостроения”, - первую советскую кораблестроительную программу, которой предусмотрен капитальный ремонт и достройка наиболее ценных боевых кораблей - линкоров, крейсеров, эсминцев. Уже в 1925 году отремонтирован линкор «Парижская Коммуна» (бывший «Севастополь»), достроены эсминцы “Петровский” и “Шаумян”. Намечалось за 6 лет построить 12 подводных лодок, 18 сторожевых, 36 торпедных катеров, отремонтировать линкор “Октябрьская революция”, достроить крейсера “Червона Украина” и “Красный Кавказ”, 4 эсминца.

С 1924 года введено новшество: стали проводиться дальние походы кораблей флота. И первым таким был переход крейсера “Аврора” и учебного судна “Комсомолец” по маршруту Кронштадт - Берген-Мурманск-Архангельск-Тронхейм-Кронштадт. Посыльное судно “Воровский” (в 1924 г.) перешел из Архангельска во Владивосток вокруг Европы и Азии. Эсминцы ЧФ “Незаможник” и “Петровский” посетили Стамбул и Неаполь...

К 1928 году восстановление ВМФ было закончено. При этом в составе ЧФ оказалось 2 крейсера, 5 эсминцев, 5 подлодок, 2 канлодки, 11 сторожевых и минных катеров, 8 минзагов и др. В Балтфлоте - 3 линкора, 2 крейсера, 12 эсминцев, 9 подлодок, 1 канлодка и др.¹ Кроме этих флотов Советский Союз имел Каспийскую и Амурскую флотилии, а также отдельные отряды военных судов на Днестре и Западной Двине.

Успехи в судостроении и подготовке кадров специалистов флота позволили в 1932 году приступить к формированию морских сил Дальнего Востока, в 1935 году переименованных в Тихоокеанский флот. А в 1933 году - создать Северную флотилию, преобразованную в 1937 году в Северный Флот. Морские границы страны были надежно прикрыты.

4. Создание морского и океанского флотов.

Ввод в строй в ходе первой пятилетки (1928-1932 гг.) новых промышленных мощностей и создание крупного механизированного сельского хозяйства в стране обеспечили экономическую базу развития Военно-Морского Флота. В первую очередь, по новой морской доктрине, рос под-

¹ ЦГА ВМФ, ф. 551, д. 4, л. 7.

водный флот. Уже во 2-й пятилетке заложено было 137 подлодок, а к 1 сентября 1939 г. (началу II Мировой войны) их стало 165. 5 марта 1927 года было начато строительство первых советских подводных лодок типа “Декабрист” (конструктор Б. Малинин) водоизмещением около 1360 т., погружающихся на глубину до 75 м. Это были двухкорпусные, дизельные лодки со скоростью хода 14,7 (надводная) и 9 узлов (подводная). На вооружении их было по 6 носовых и 2 кормовых торпедных аппарата, одному 100-мм и одному 45-мм орудию. По тем временам это был прекрасный боевой корабль, кстати, хорошо себя показавший в годы Великой Отечественной.

Затем, в 1930-34 годах, от промышленности стали поступать подводные минные заградители типа “Ленинец” - размером почти как “Декабристы”. Они имели (в дополнение к оружию этого типа кораблей) еще и 20 мин. Поступали средние подводные лодки типа “Щука” и “С”, имевшие по 4 носовых и 2 кормовых торпедных аппарата, большую глубину погружения и скорость надводную; наконец, подлодки прибрежного действия - “Малютки” водоизмещением чуть более 200 т с вооружением из 2 носовых торпедных аппаратов и одного 45-мм орудия.

Из общего ряда выделялась крейсерская лодка типа “К” (“Катюша”), водоизмещением 1500 т (надводное), 2100 (подводное), увеличенной скоростью хода до 21 и 10 узлов соответственно, имевшая 6 носовых, 4 кормовых торпедных аппарата, по два 100-мм и 45-мм орудия, а также 20 мин. Эта подлодка по своим тактико-техническим показателям далеко превосходила аналогичные иностранные.

Одновременно с созданием большого подводного флота уделено было внимание совершенствованию и надводного. Уже в 1935 году начали строить новые эсминцы (типа “Гневный”) - лучшие в мире по скорости хода и вооружению. Они вошли в строй в 1936 г. Вслед за ними создали легкие крейсера типа “Киров”, по скорости хода и калибру артиллерии превосходившие такого же соотносительно типа крейсера “Бруклин” (США). Затем - легкие крейсера типа “Максим Горький”, лидеры типа “Ленинград”, эсминцы типа “Сторожевой”, базовые тральщики типа “Трал” и др.

В 1938-1940 гг. состоялась закладка первых советских линейных кораблей типа “Советский Союз”, превосходивших по своим данным соответствующий американский “Айова”. Его проектное водоизмещение более 65000 тонн, мощность механизмов свыше 230000 л.с., скорость хода 28 узлов, вооружение – 9 406-мм орудий в трех башнях, 12 152-мм орудий, 8 100-мм, 32 37-мм орудий, а также катапульты с 4 самолетами.

Заложены были (впервые в судостроительной практике страны) тяжелые крейсера типа “Кронштадт”, имевшие водоизмещение более 38000 т., такой же мощности механизмы, как у линкора “Советский Союз”, скорость хода – 33 узла, 305-мм артиллерии. Эти данные превосходили данные однотипного американского - “Аляска”. К сожалению, ни линкоры, ни

тяжелые крейсера не были достроены из-за начавшейся Великой Отечественной войны.

В любом случае флот Советского Союза рос, совершенствовался, становился могущественнее с каждым годом. К 1941 году промышленность передала флоту 312 боевых кораблей, в т. ч. 4 крейсера, 7 лидеров (кораблей типа эсминца, но с несколько большим водоизмещением, повышенной скоростью хода и усиленным артиллерийским вооружением), 30 эсминцев, 18 сторожевых, 38 тральщиков, минзаг, 8 мониторов, 206 подводных лодок. Кроме того – 477 малых боевых кораблей (сторожевых, бронированных, торпедных катеров, охотников за подводными лодками и др.). 219 кораблей находились в постройке.

Все эти корабли создавались титаническим трудом конструкторов-подводников М.А. Рудницкого, Б.М. Малинина, В.Н. Перегудова, В.Ф. Критского, А.Н. Асафова, П.И. Сердюка; конструкторов надводных кораблей – А.Н. Крылова, И.Г. Бубнова, А.Н. Туполева, А.И. Маслова, В.А. Никитина, О.Ф. Якоб, Л.Л.Ермаша и др.

Новые корабли, новейшая техника, механизмы и аппаратура требовали высококвалифицированных специалистов для обслуживания и управления ими. Поэтому в академии, училищах, учебных отрядах одновременно шла усиленная подготовка кадров командиров и специалистов флота. Для этого была создана широкая сеть военно-морских учебных заведений, выросла роль Военно-Морской академии (и в подготовке кадров, и в разработке теории военно-морской науки). По крайней мере, значительный вклад в разработку уставов и наставлений для флота, развитие военно-морской науки внесли В.А. Белли, Л.Г. Гончаров, И.С. Исаков, М.А. Петров, Н.А. Сакеллари, С.П. Ставицкий, Г.А. Степанов, А.В. Томашевич и многие другие ученые, видные командиры флота.

Процесс повышения боеготовности ВМФ, совершенствования его организации шел неровно. Порой он сопровождался серьезными нарушениями и даже злоупотреблениями со стороны компетентных органов и командования, проявлявших необоснованно повышенное внимание к политическим взглядам руководящих, командных кадров на флотах, в корабельных соединениях, учебных заведениях и на кораблях. Так, в 1937-39 гг. по флотам прокатилась новая волна репрессий. Среди тысячи моряков разных рангов, подвергшихся аресту, оказались не только арестованными, но и расстрелянными ряд флагманов. Такова судьба бывших Наркома ВМФ М. П. Фриновского, командующих флотилами, флагманов 1 ранга М. В. Викторова (ТОФ), К. И. Душенова (СФ), зам. наркома ВМФ В. М. Орлова; командующих, флагманов 2 ранга И. К. Кожанова (ЧФ), З. А. Закупнева (СФ), Г. П. Киреева (ТОФ), П. А. Смирнова и других. Конечно, это сказывалось резко отрицательно на положении дел в Военно-Морском флоте.

Наряду с этим продолжалось организационное совершенствование Военно-Морских Сил. В мае 1935 года введен новый образец Военно-

Морского флага (бело-голубое полотнище с красными звездой, серпом и молотом), который был с честью пронесен по морям и океанам в годы Великой Отечественной и послевоенные годы. В сентябре 1935 года введены воинские звания и установлен порядок прохождения службы начсоставом. Высшим званием в ВМФ стало звание флагман флота I ранга (его получили Начальник Морских Сил РККА В.М. Орлов и командующий Тихоокеанским флотом М.В. Викторов), флагманами флота 2 ранга стали командующие Балтфлота Л.М. Галлер и Черноморским - И.К. Кожанов.

Для усиления партполитработы на флоте Постановлением ЦИК и Совета Народных Комиссаров 10 мая 1937 года введен институт военных комиссаров. Введенный в 1939 году Закон о всеобщей воинской повинности окончательно закрепил реорганизацию армии и флота, переход от территориально-милиционной системы. Было установлено празднование дня ВМФ в последнее воскресенье июля.

Появление новой техники, новых оперативно-тактических приемов ведения войны вызвало необходимость создания новых уставов, и они появились: Боевой устав Морских Сил (в 1937 г.), в октябре 1939 г. - Корабельный устав ВМФ СССР. В 1937 году создан самостоятельный общесоюзный Народный комиссариат ВМФ, наркомом стал армейский комиссар 1 ранга П.А. Смирнов. В Главный военный совет ВМФ вошли, кроме него, Л.М. Галлер, А.А. Жданов, И.С. Исаков, Н.Г. Кузнецов, Г.И. Левченко ...

К Великой Отечественной войне ВМФ организационно состоял из Балтийского, Черноморского, Тихоокеанского, Северного флотов, а также Амурской, Каспийской, Дунайской и Пинской флотилий.

Морские силы страны имели в строю 3 линкора, 7 крейсеров, 54 эсминца и лидера, 21 сторожевик, 79 тральщиков, 270 торпедных катеров, 212 подводных лодок, 2529 самолетов всех типов, 260 батарей береговой обороны. Флот бдительно стоял на рубежах Отечества!

Огромную роль в создании такого флота сыграл ставший в 1939 году Наркомом ВМФ Николай Герасимович Кузнецов. Родившийся на Вологодчине, он в девятнадцатилетнем возрасте вступил добровольцем в молодой военный флот, в 1932 —м, будучи 28-летним, поступил в Военно-Морскую академию. Командовал крейсером “Червона Украина”, был военно-морским атташе и советником в республиканском флоте Испании, руководил нашими добровольцами в первых боях против фашизма. В 35 лет стал командующим Тихоокеанским флотом, а в 37 — Наркомом. Он умело руководил боевыми действиями всех флотов в боях с немецкими фашистами и японскими милитаристами.

Сложна была его судьба: трижды становился он вице-адмиралом, по два раза - контр-адмиралом и Адмиралом флота Советского Союза. Однако Герой Советского Союза Кузнецов Н.Г. уверенно вел советский военно-морской флот, совершенствуя его боевую выучку для защиты морских

границ Отечества.¹

ГЛАВА XIV ФЛОТ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

1. Флот в канун войны.

Гроза II Мировой войны, разразившаяся 1 сентября 1939 года над Польшей, докатилась до наших берегов советско-финским конфликтом 1939-1940 годов. Тогда Советское Правительство, беспокоясь о безопасности города Ленинграда, к которому слишком близко примыкала граница Финляндии, попыталось отодвинуть опасность подальше, предложив финнам часть Карельской территории взамен на перенос границы подальше от северной нашей столицы. Финны, уже сосредоточившие свои войска у наших границ, явно угрожали миру и безопасности. Они не согласились с предложенными Москвой условиями, вместе с тем продолжая совершать на границе мелкие провокации, вооруженные стычки с советскими пограничниками. Все это вынудило правительство СССР на нежелательный, но необходимый акт. 30 ноября 1939 года наши войска перешли финскую границу. Вместе с ними в бой вступил Балтийский флот...

Нужно подчеркнуть особо, что до этого Советским правительством было предпринято немало усилий для предотвращения войны. Что касается приморских районов, укрепляя их оборону, мы добились аренды военно-морских баз в прибалтийских республиках, обговорили условия постоянного пребывания в них боевых кораблей Балтфлота. Так были созданы передовые позиции на пути возможной войны.

В Либаву был введен крейсер “Киров” с дивизионом эсминцев; в Таллинн - лидер “Минск” с эсминцами и дивизион подводных лодок; в Палдиски - дивизион подводных лодок. В результате в Прибалтике к 1941 году был создан важный оборонительный пояс. Пакты о взаимопомощи с Эстонией, Латвией и Литвой, заключенные сразу же после нападения Германии на Польшу, предотвратили использование их территорий в качестве плацдарма для нападения на СССР, - хотя бы на короткий, но важный для нас срок.

А еще за несколько лет до этого наши моряки сумели увидеть и на деле проверить боевое мастерство своего вероятного противника. Они добровольцами приняли участие в боях республиканской Испании против фашистов. Именно там и повстречались наши моряки с боевыми кораблями Германии и Италии.

Среди советских добровольцев были будущие флотоводцы Н.Е. Басистый и А.Г. Головкин, В.П. Дрозд и Н.Г. Кузнецов, И.Д. Елисеев и С.С. Рамишвили, подводники Н.П. Египко, И.А. Бурмистров, многие другие. Они на практике познали тактику врага, научились противопоставлять им свое

¹ Боевая летопись Советского ВМФ (1917 - 1941 гг.), М., 1983.с.675

мастерство. Именно за это удостоены были звания Героя Советского Союза советские подводники Бурмистров И.А. и Египко Н.П.

А в боях с Финляндией неплохо показали себя моряки-балтийцы. Конечно, период войны был крайне неудачен в погодно-климатическом отношении: зима, ледовая обстановка в Финском и Ботническом заливах. Это сковывало действия боевых кораблей, сужало их боевые возможности, препятствовало маневрированию. Однако балтийцы сумели и в таких условиях нанести, например, ряд торпедных ударов подводными лодками по транспортам врага в западной части театра военных действий. Таким образом, они осуществили блокаду побережья Финляндии. Действовали 11 подводных лодок. Боевого успеха добились “Щ-322” (капитан-лейтенант В.А. Полещук), потопившая 10 декабря транспорт “Рейнбек” (2804 т), “Щ-323” (старший лейтенант Ф.И. Иванцов), артогнем потопившая транспорт “Кассари”, “С-1” (капитан 3 ранга А.В. Трипольский), в Ботнике потопившая торпедами германский транспорт.

Позднее успехов добилась “Щ-311” (капитан-лейтенант Ф.Г. Вершинин), 28 декабря в Ботнике артогнем уничтожившая транспорт “Зигфрид” (б. 2000 т). Четыре часа спустя ей удалось потопить еще один транспорт - “Вильпас”. Неделей позже ей удалось, и опять артогнем, уничтожить еще один транспорт - “Фенрис”, груженный бочками с горючим. Ледовая обстановка связала маневрирование: подводная лодка была зажата льдами и в этом положении атакована двумя вражескими самолетами. Только мужество и боевое мастерство помогли подводникам: один самолет они подбили, а потом, пользуясь трещинами во льдах, пробились в базу. Другая лодка - “Щ-324” (капитан 3 ранга А.М. Коняев), зажата льдами, сумела уйти на глубину и подо льдами, через минное поле, то и дело задевая минрепы, пробилась к открытому морю. Так, кстати, балтийцы совершили первое в мире подледное плавание!

Большой вклад в боевые действия внесли и надводные корабли флота (особенно канлодки). В первые дни войны они наносили артудары по узлам сопротивления врага, а лидер “Ленинград”, эсминцы “Ленин”, “Энгельс”, “Артем” и сторожевики “Буря”, “Снег”, “Вихрь” и “Пурга” поддерживали артогнем высадку десантов, бравших острова Гогланд, Б. Тюттерс, Лавенсари, Сескар и др. Крейсер “Киров” с эсминцами, лидер “Минск”, эсминцы “Карл Маркс”, “Володарский”, “Грозный”, “Гневный” подавляли позиции финнов на островах Руссаре и Утё. Во второй половине декабря необходимый огневой удар по береговым батареям врага нанесли линкоры “Октябрьская революция” и “Марат”.

Активно действовала морская авиация, совершившая 264 самолетовылета на порты и коммуникации врага, потопив при этом 14 транспортов и судов, 15 судов повредив.

Тысячи моряков-балтийцев воевали на сухопуте в особой стрелковой бригаде, стрелковых батальонах и Береговом отряде сопровождения,

2 марта был взят Выборг. А 12 марта финны подписали советско-

финский мирный договор, по которому к СССР отошел Карельский перешеек с Выборгом, ряд островов Финского залива; в аренду был получен полуостров Ханко с прилегающими островами. Это значительно улучшило положение флота и безопасность границ страны.

2. Великая Отечественная на Балтике.

Перед началом Великой Отечественной войны гитлеровцы собрали на Балтийском море огромные силы: линкор, 3 тяжелых и 4 легких крейсера, 11 эсминцев, 23 миноносца, 85 подводных лодок, 19 тральщиков, 10 минзагов, 28 торпедных катеров,¹ предполагая использовать из них против Балтфлота только минзаги, тральщики, торпедные катера, 5 подлодок, 3 сетепрорывателя и флотилию десантных судов. Видимо, основной расчет был на ВМФ Финляндии, имевший 2 броненосца береговой обороны, 5 подводных лодок, 4 канлодки, 7 сторожевиков, 12 минзагов, 25 тральщиков и 5 торпедных катеров.² Им противостояли силы КБФ: 2 линкора, 2 крейсера, 2 лидера, 19 эсминцев, 65 подлодок, 48 торпедных катеров, канлодка, 7 сторожевиков, 6 минзагов, 33 тральщика, 2 сетезаградителя, 4 бронекатера, 15 охотников за подлодками, 18 сторожевых катеров. Флоту явно не хватало тральщиков (учитывая минную опасность из-за малых глубин моря), а также охотников за подлодками и торпедных катеров.

Однако фашистам не удалось напасть внезапно: по данным дозорных кораблей и ориентировке из Москвы на флоте за несколько часов до начала войны успели объявить боевую готовность номер один. Так были предотвращены большие корабельные потери.

И все-таки по сухопутью вражеские войска довольно быстро дошли до передовых баз флота. Уже 24 июня фашисты оказались около Либавы, а 29-го ворвались в нее. Здесь пришлось взорвать ремонтировавшиеся и не сумевшие уйти эсминец “Ленин”, 6 подводных лодок, береговые батареи, склады топлива и пр.

Флот уже через два с половиной часа после начала войны начал минные постановки по плану прикрытия. В общем-то, с опозданием: гитлеровцы еще 18 июня создали минное заграждение “Вартбург” между Мемелем и шведским островом Эланд, а 21 июня - заграждения “Апольди” и “Корвета” при входе в Финский залив. Именно на них 23 июня погиб эсминец “Тневный” и подорвался крейсер “Максим Горький”.

Отряд легких сил (контр-адмирал В.П. Дрозд) выставил более полутора тысячи мин и минных защитников в Ирбенском проливе, к сожалению не успев завершить оборудование минно-артиллерийской позиции, т.к. наши войска отошли из Латвии. Пришлось срочно ставить мины на Восточной (Гогландской) позиции, затем - на Тыловой (р-н островов Нерва - Лавенсари). Здесь было выставлено почти 7500 мин и минных защитников.

¹ Морской атлас, т. 3, ч. 2 л.22.

² Боевая летопись Военно-морского флота, 1941 – 1942. М., 1983, с. 90.

Кроме того сотни мин выставлены были у финских и немецких портов с подводных лодок и самолетов.

Быстрое продвижение немецких войск в Прибалтике поставило в чрезвычайно тяжелое положение главную базу флота – Таллинн. Чтобы задержать врага хотя бы на ближних подступах, не хватало сил армейского корпуса, поэтому с кораблей было снято много моряков для укрепления обороны базы.

Моряки, как всегда, проявляли в боях беспримерное мужество. Во флотской летописи приведен героический подвиг матроса с лидера “Минск” Евгения Никонова, во время очередной разведывательной вылазки раненого и схваченного гитлеровцами. После жесточайших пыток, не добившись от пленного моряка показаний, фашисты выкололи ему глаза, а затем, привязав к дереву, сожгли его заживо.

Мужественному моряку посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Он вместе с ещё восемью моряками-балтийцами навечно занесен в списки Балтийского флота.

В одном ряду с Евгением Никоновым – Герои Советского Союза подводник Евгений Осипов и лётчик Леонид Михайлов, а также катерник Ваган Акопов, боцман Иван Завируха, моторист торпедного катера Михаил Кормич, комендор Василий Кузнецов, комендор Иван Тамбасов, арт-электрик Иван Чистов – отдавшие свои жизни во имя Родины.

Неудачи сухопутных войск вынудили флот покидать базы одну за другой. В августе пришлось осуществить так называемый “Таллинский переход” огромного каравана кораблей и судов в Кронштадт и Ленинград. 220 миль по простреливаемому с обоих берегов Финского залива фарватеру, под бомбами немецкой авиации, без достаточных тральных сил шли более 180 кораблей и судов, среди которых крейсер “Киров”, лидеры “Ленинград” и “Минск”, эсминцы “Гордый”, “Сметливый”, “Скорый”, “Славный”, “Суровый”, “Артем”, “Володарский”, “Калинин”, “Яков Свердлов”, подводные лодки “Щ-307”, “Щ-308”, “С-4”, “С-5”, “Калев”, “Лембит”, “Щ-322”, “М-79”, “М-95”, “М-102” и др. На минах и под бомбами во время перехода погибли 15 боевых кораблей и 31 транспорт. На оставшихся в Ленинград прибыло 18000 новых защитников и немало стволов корабельной артиллерии.¹ Некоторые подробности события выглядят так.

Согласно плану эвакуации из транспортов, предназначенных для перевозки войск, гражданского населения и грузов, было сформировано четыре конвоя, а для обеспечения их перехода - три отряда боевых кораблей. В отряд главных сил, обеспечивающих переход конвоев, вошли крейсер “Киров”, лидер “Ленинград”, эсминцы “Гордый”, “Сметливый”, “Суровый”, “Яков Свердлов”, четыре подводные лодки, пять базовых тральщиков, пять торпедных катеров, шесть “морских охотников”, посыльное судно “Пиккер” и ледокол “Суур-Тылль”.

¹ Боевая летопись Советского Военно-морского флота 1941-1942 г., М., 1983, с. 112.

Перед главными силами была поставлена задача прикрыть первый и второй конвои на участке от острова Кери до острова Вайндло. Переход двух других конвоев обеспечивали остальные корабли флота. В тот день противник беспрестанно наносил бомбовые удары и вел артиллерийско-минометный огонь по городу, рейдам и гаваням Таллина. Пожары затрудняли погрузку людей, техники, имущества и припасов на корабли, но она проходила организованно. Суда один за другим выходили из гаваней и сосредоточивались в пунктах сбора конвоев в районе острова Найссар.

По плану конвои и корабли должны были выйти в море в ночь на 28 августа, но накануне вечером разыгрался шторм. Начало операции пришлось отложить. Движение конвоев на восток началось лишь днем 28 августа. Буквально в последние минуты на островах Найссар и Аэгна, расстреляв весь боезапас, балтийцы взорвали артиллерийские батареи береговой и воздушной обороны. Личный состав с них был доставлен на уходящие суда и корабли.

Начался беспрецедентный в истории флота прорыв кораблей из Таллина в Кронштадт. Крейсер “Киров” под флагом командующего флотом вице-адмирала Трибуца В.Ф., возглавив караван кораблей, прошел через минированный противником Финский залив. На борту крейсера находились партийные и советские руководители ЭССР, ценности государственного банка. Это была заманчивая цель для противника. Естественно поэтому гитлеровцы стремились утопить корабль во что бы то ни стало. На мысе Юминда они установили дальнобойную артиллерийскую батарею. Так в дополнение к имевшейся минной опасности прибавились артиллерийские обстрелы с мыса Юминда, а еще - удары торпедных катеров из финских шхер. Катера не раз атаковали крейсер, но были отбиты. А 170-мм артбатарею врага артиллеристы крейсера “Киров” четырьмя залпами главного калибра снесли с лица земли.

Несмотря на исключительные трудности перехода, из Таллина в Кронштадт прибыли 112 кораблей, 23 транспорта и вспомогательных судна. Среди погибших кораблей - эсминцы “Скорый”, “Володарский”, “Яков Свердлов”, “Артем”, “Калинин”, подводные лодки “С-5” и “Щ-301”... На переходе погибло десять тысяч человек. Оставшиеся бойцы таллинского гарнизона были доставлены в Кронштадт и приняли затем участие в обороне Ленинграда.

30 августа буксиры втянули крейсер “Киров” в гавань Кронштадта. Но передышка для экипажа оказалась недолгой. Уже в ночь с 3-го на 4-е сентября на корабле была объявлена боевая тревога. На Карельском перешейке финские войска рвались к Ленинграду, и крейсер с другими кораблями получили приказание поддержать нашу 23-ю армию артиллерийским огнем... Боевые корабли включались в активную оборону.

Образцы героизма показали также защитники Ханко, продержавшиеся в тылу наступавших немецко-финских войск до декабря 1941 года, а затем прорвавшиеся на боевых кораблях и транспортах в Кронштадт. 164

дня держался Красный Гангут, отвлекая на себя большие силы врага. Засыпаемый градом бомб, снарядов, мин, он выдержал 36 штурмов!

“Пройдут десятилетия, века пройдут, а человечество не забудет, как горстка храбрецов-патриотов земли советской, ни на шаг не отступая перед многочисленным и вооруженным до зубов врагом, под непрерывным шквалом артиллерийского и минометного огня, презирая смерть во имя победы, являла пример невиданной отваги и героизма”, - писали ханковцам москвичи.¹

Гангутская оборона помогла удержать до конца 1941 года оборонительный рубеж Ханко-Осмусаар. Она же придавала устойчивость и Моонзундской обороне, где был памятный аэродром Кагул, с которого летчики-балтийцы много раз наносили бомбовые удары по Берлину, Штеттину, Кенигсбергу.

Более 50000 фашистов штурмовали Моонзунд. Беспрецедентное мужество показали артиллеристы береговых батарей № 43 (ст. лейтенант В.Т. Букоткин) на полуострове Кюбассааре, № 44 (ст. лейтенант М.А. Катаев) на о. Хийума, № 315 (капитан А.М. Стебель) на полуострове Сырве и другие, стоявшие до последнего снаряда и взрывавшие орудия, лишь бы те не достались врагу.

Тем временем на коммуникациях фашистов активно действовали подводники. До конца 1941 года 58 раз выходили они в море. Особого успеха добилась “Щ-323” (капитан-лейтенант Ф.И. Иванцов), уничтожившая танкер и два транспорта с войсками, за что первой на КБФ стала Краснознаменной. А “Щ-307” (капитан-лейтенант Н.И.Петров) потопила первую на Балтике немецкую подводную лодку - “U-144”.

В это время главным в деятельности Балтфлота стала оборона Ленинграда: создание огневого щита на подходах к нему. 800 дней и ночей шла эта беспрецедентная боевая вахта. Артиллерия крупного калибра линейных кораблей, крейсеров и эсминцев сведена была в огневые группы, прикрывавшие наиболее опасные участки: западный, восточный и кронштадтский. Почти половина личного состава флота послана была на сухопутный фронт. Ленинград приковал к себе почти на три года войны огромные силы врага - 25 дивизий - тем обескровив группу войск, идущую на Москву.

В последующем главной активной силой на море остались подводники и авиаторы КБФ. В 1942 году в море последовательно вышли 3 эшелона подводных лодок. В первом было 10 лодок. Они действовали в июне - июле. Семь из них добились боевого успеха. “Щ-317” (капитан-лейтенант Н.К. Мохов) потопила 5 транспортов, “С-7” (капитан 3 ранга С.П. Лисин) - 4, “Щ-320” (капитан 3 ранга И.М. Вишневский) - 3 судна. Второй эшелон (11 лодок) вышел в августе. В нем отличились “Л-3” (капитан 2 ранга П.Д. Грищенко), уничтожившая 5 вражеских судов, “Лембит” (капитан-лейтенант А.М. Матиясевич) и “С-13” (капитан-лейтенант П.П. Маланчен-

¹ “Правда”, 1941, 13 ноября.

ко), потопившие по 3 транспорта. Третий эшелон в составе 16 подлодок вышел в море в сентябре. Это были “С-12” (капитан 3 ранга В.А. Тураев), “Щ - 406” (капитан 3 ранга Е.Я. Осипов), которые потопили по 3 корабля, “Д-2” (капитан 3 ранга Р.В. Линденберг), уничтожившая два транспорта и повредившая железнодорожный паром “Дойчланд”. А в общем за 1942 год подводники потопили около 60 вражеских судов.

Весной 1943 года, закупоренные в Кронштадте и устье Невы льдом и огромным количеством выставленных врагами в Финском заливе мин, двумя сетевыми заграждениями, подводные лодки пытались вырваться в открытое море, но потеряли при этом “Щ-408” (капитан-лейтенант П.С. Кузьмин) и “Щ-406” (Герой Советского Союза Е.Я. Осипов). В августе попытка была повторена, однако успеха не имела. Опять погибли две подлодки “С-12” (капитан 3 ранга А.А. Бащенко) и “С-9” (капитан 3 ранга А.И. Мыльников) ... Флот оказался в “мышеловке”. До середины 1944 года активно действовали только авиация, корабельная артиллерия, катерные силы и морская пехота. Это они внесли огромный вклад в прорыв блокады Ленинграда в январе 1943 года и в окончательное снятие блокады - в январе 1944 года.

Поразительный по мужеству, отваге, героизму эпизод произошел 24 мая 1943 года, когда два малых охотника за подлодками “МО-207” и “МО-303” под общим командованием старшего лейтенанта И.П. Чернышева, находившиеся в дозоре на фарватере, встретились с 14 вражескими катерами. В ночной тьме подобравшиеся к линии дозора, фашистские катера решительно атаковали наши “мошки”. Но, открыв ураганный огонь из пушки и пулеметов, “МО-207” (старший лейтенант Н. Каплунов) смело врезался в строй врага. Он шел на таран! Даже тяжело раненный, Каплунов руководил боем. Он потопил один катер, два повредил... Отважно сражался и экипаж “МО-303” (старший лейтенант В. Титяков), так же бесстрашно ринувшийся на вражеские катера. И фашисты не выдержали натиска двух советских катеров. Они повернули назад. Двое против четырнадцати! Не числом - умением боролись и побеждали наши моряки.

Во второй половине 1944 года, одновременно с тралением очищенных от вражеских кораблей Финского и Нарвского заливов, корабли КБФ осуществили ряд десантных операций по освобождению прибалтийских портовых городов и Моонзундского архипелага. Так 21 сентября торпедные катера высадили десант морской пехоты в порт Кунда. Десант овладел гаванью Локса. На завтра катера, форсировав боновые заграждения, ворвались в Таллинский военный порт, высадили десант. Обеспечивавшая десант авиация флота бомбами и торпедами при этом потопила 7 транспортов, 8 шхун, 7 барж, 2 плавдока, 4 буксира. А 24 сентября 8 торпедных катеров с десантом ворвались в порт Палдиски. К исходу 25 сентября, выйдя на побережье Моонзунда, моряки захватили первые прибрежные острова. А вечером 29 сентября несколько дивизионов торпедных и сторожевых катеров, катерных тральщиков и тендеров во главе с контр-адмиралом И.Г.

Святовым высадили десанты на о. Вормси, о. Муху. 2-3 октября катерники В.П. Гуманенко (Героя Советского Союза) освободили о. Хийумаа. 5 октября десант был высажен на о. Сааремаа, но бои там продолжались до середины ноября, ибо Гитлер под страхом расстрела требовал удержать архипелаг во что бы то ни стало. Враг сосредоточил на полуострове Сырве (на перешейке) 423 орудия и 116 минометов (т.е. по 154 ствола на 1 км фронта), довел гарнизон до 12000 человек. Но ничто не помогло фашистам...

В сентябре 1944 г., в связи с выходом Финляндии из войны, бригада подводных лодок КБФ перебазировалась в порты Хельсинки, Турку, Ханко. И уже 10 октября 1944 г. подводники начали боевые действия в открытом море - на подходах к Виндаве и Либаве, а также в южной части Балтики. Первыми открыли боевой счет "Щ-310" (капитан 3 ранга С.Н. Богорад) и "Щ-407" (капитан-лейтенант П.И. Бочаров). Особо повезло "Щ-310", уничтожившей два судна, а еще - транспорт в 4500 т водоизмещением с 1500 солдатами на борту и 100 магнитно-акустическими минами. "Щ-307" (капитан-лейтенант М.С. Калинин) послала на дно 3 транспорта и танкер, "С-4" (капитан 3 ранга А.А. Ключкин) - 2 транспорта и танкер...

Особо эффективно работали подводные минзаги. "Л-3" (капитан 3 ранга В.К. Коновалов) поставил мины, на которых подорвались транспорт, эсминец и сторожевик, а торпедами утопил 2 транспорта. "Лембит" (капитан 3 ранга А.М. Матиясевич) торпедами уничтожил 3 транспорта, а на его минах подорвались 2 транспорта и буксир... До конца года подводники послали на дно 25 кораблей и транспортов, повредили 6.

Исключительно активно действовали авиаторы. Каждый их комбинированный налет (торпедоносцы, пикировщики и штурмовики) уносил на дно десятки вражеских судов в портах. За 1944 год на их счету оказалось 73 транспорта и 11 боевых судов, повреждены - 54 транспорта, линкор "Шлезвиг-Гольштейн", тяжелый крейсер "Адмирал Шеер", 8 эсминцев.

В целом же за 1944 год балтийцы уничтожили 186 кораблей и судов, потеряв при этом 3 тральщика, 5 торпедных катеров и 43 малых корабля и судна.¹ Наибольший боевой успех выпал на заключительном этапе войны (1945 г.) на долю подводников, авиаторов, катерников. Кстати, крупные боевые корабли в море больше не выходили во избежание ненужных потерь.

Силы флота активно участвовали в штурме Кенигсберга, взятии Пиллау, нанося при этом ощутимые удары по кораблям и базам. Только в Пиллау за март-апрель авиация уничтожила 23 транспорта, танкер, 13 сторожевиков, 4 тральщика и 14 барж. Успешно вели действия 260-я бригада морской пехоты, катерники, морская железнодорожная артиллерия. Однако особый успех выпал на долю подводников. 30 января 1945 года подводная лодка "С-13" (капитан 3 ранга А.И. Маринеско) в ходе длительной

¹ История второй мировой войны 1939-1945, т. 9, с. 217.

погони в ночном штормовом море торпедировала из надводного положения лайнер “Вильгельм Густлоф” водоизмещением 25484 т с более чем 10500 беженцев на борту (в том числе 3700 подводников). Через 10 дней она же торпедировала военный транспорт “Генерал фон Штойбен” (14660 т) с более чем 4600 солдатами на борту. Это были смертельные удары по военной машине флота рейха.

Как отметил Адмирал флота Советского Союза И.С. Исаков: “Этот удар (“атака века”) приблизил моральный и физический разгром фашистской Германии!” Такой оценки не получала ни одна другая подводная лодка ВМФ СССР.

А в апреле 1945 г. подводная лодка “Л-3” (капитан 3 ранга В.К. Коновалов) отправила на дно транспорт “Гойя” (5230 т) с 5000 человек на борту (в том числе 1300 подводников). Эти удары подкосили подводный флот Германии, сорвали надежду ее на тотальную подводную войну.

Впечатляюще результаты авиаударов балтийских летчиков: за 1945 год они потопили 70 боевых кораблей и вспомогательных судов, в том числе 2 линкора, 2 крейсера, 3 эсминца, 6 сторожевиков, 1 подводную лодку, 15 сторожевых катеров, 16 тральщиков, а также 96 транспортов и 34 мелких судна.

Общие итоги вклада балтийцев в победу за годы Великой Отечественной войны характеризуются такими цифрами: потоплено 624 транспортных судна общим тоннажем 1598411 т., 581 боевой корабль и вспомогательное судно. (В числе боевых кораблей входят 2 линкора, броненосец береговой обороны, 3 крейсера, 16 эсминцев, 18 сторожевиков, 16 подводных лодок, 59 тральщиков, 41 десантно-артиллерийское судно). А повреждено 106 транспортов (308110 т.), 272 боевых корабля и вспомогательного судна.¹

Заслуги балтийцев оценены высокими наградами, флот стал дважды Краснознаменным, более 100000 балтийцев награждены орденами и медалями, 152 человека стали Героями Советского Союза (впоследствии несколько человек посмертно удостоены званий Героя Советского Союза и Героя России, в том числе легендарный подводник А.И. Маринеско и прославленный подводник А.М. Матиясевич). Краснознаменными стали 11 подводных лодок и 3 крупных наводных корабля, Гвардейскими – по 3 подлодки и корабля, много кораблей и частей – орденоносными.

3. Черноморский флот в суровую годину.

Начиная войну против Советского Союза, Германия не имела на Черном море своих боевых кораблей и ставку делала на флот Румынии, включавший 4 эсминца, 3 миноносца, подводную лодку, 3 канлодки, 3 торпедных катера, 2 минзага, 12 тральщиков, 10 катерных тральщиков, а также в

¹ КБФ в завершающий период Великой Отечественной войны 1939-1945 гг., М., 1975, с. 483.

составе Дунайской флотилии - 7 мониторов, 3 плавбатарей и 13 сторожевых катеров.

Наш Черноморский флот значительно превосходил не только флот Румынии, но и флоты всех черноморских стран. Он имел линкор “Парижская Коммуна”, 5 крейсеров, 3 лидера, 14 эсминцев, 2 сторожевика, 12 тральщиков, 24 охотника за подлодками, 44 подводные лодки, 78 торпедных катеров и 625 самолетов.

Стремясь компенсировать разницу в корабельном составе, фашисты сосредоточили на аэродромах Румынии 450 самолетов, причем из них 420 бомбардировщиков. В 3 часа 15 минут 22 июня гитлеровская авиация совершила налет на Севастополь и Измаил. Одновременно были обстреляны корабли Дунайской флотилии.

Однако флот был готов к этому: Севастополь затемнен, личный состав - на кораблях. Уже на следующий день черноморские летчики нанесли бомбовый удар по Констанце (порту, нефтехранилищам), а также по Сулину. И в последующие дни удары эти повторялись. Помимо того был нанесен и артиллерийский удар с кораблей: лидеры “Харьков” и “Москва”, поддержанные крейсером “Ворошилов” и двумя эсминцами, выпустили по нефтебакам и железнодорожному узлу порта Констанцы 350 снарядов 130-мм калибра. К сожалению, лидер “Москва”, поврежденный береговой артиллерией, еще и подорвался на mine, отходя после обстрела порта. Тоже поврежденный, “Харьков” вернулся в базу, а лидер “Москва” погиб. В результате артобстрела во вражеском порту сгорело много нефти, было прервано железнодорожное сообщение его с Бухарестом, уничтожен состав с боезапасом.

Активно начали действия и подводники, в первые же дни уничтожившие 2 транспорта, 2 танкера и шхуну.

Уже 22 июня к западному берегу Черного моря ушли первые подводные лодки ЧФ, чтобы прервать вражеские коммуникации. Тогда противник направил свои малые транспорты и шхуны прибрежными фарватерами, прикрыв их минными заграждениями. И все-таки черноморцы добились успехов. Первой одержала победу “Щ-211” (капитан-лейтенант А. Девятко). Выйдя 5 августа в боевой поход, она в районе Стрелецкой бухты приняла на борт с катеров группу из 14 болгарских патриотов и 11 августа в сумерках, приблизившись к берегу в районе р. Комчил, высадила их на резиновых надувных шлюпках. А 15 августа в районе м. Эмине обнаружила вражеский конвой. Атака была успешной: транспорт “Пелес” (5708 т) затонул, а второе судно, уклонившееся от торпед, выбросилось на отмель.

Был успешным и второй боевой поход этой ПЛ. 29 сентября по характеру маневрирования вражеских катеров и самолета А. Девятко обнаружил приближение конвоя из трех транспортов в охранении миноносца и катеров. Торпедный удар был неотразим: итальянский танкер “Суперга” (6154 т), шедший с грузом нефти к Босфору, пошел на дно...

Успешно атаквали врага подводные лодки “Щ-214” (капитан-лейте-

нант В.Я.Власов), “Щ-215” (капитан-лейтенант Г.П.Апостолов).

С октября 1941 года подводники применили метод крейсирования в заданном районе, выходя группами лодок с поддержанием радиосвязи между ними по таблицам условных сигналов.

16 октября подводная лодка “М-35” (старший лейтенант М. Грешилов) атаковала буксир с паромом “Зибель”, но установка глубины хода торпеды оказалась большой. Торпеда прошла под целью, не взорвавшись. Затем Грешилов атаковал такую же цель артиллерией, но подоспевший сторожевик врага не позволил довести атаку до конца. И только 27 октября пришел успех: под торпеду “тридцать пятой” попал транспорт “Лола” (3000 т).

5 ноября новый успех выпал на “Щ-214” (капитан-лейтенант В. Власов) - она отправила на дно итальянский танкер “Торчелло” (3336 т). Это настолько потрясло итальянцев, что до июня 1942 г. они прекратили вывоз нефти танкерами из Румынии. Немецкий историк Ю. Майстер в своей книге подчеркивал, что после нескольких потерь своих танкеров они “воздержались от посылки своих ценных танкеров для вывоза румынской нефти, в получении которой были очень заинтересованы”.¹ Из-за этих потерь положение с горючим в итало-германской армии генерал-фельдмаршала Роммеля в Северной Африке стало критическим.²

Еще решительнее действовали дунайцы. Флотилия в составе 5 мониторов, 22 бронекатеров, 7 катерных тральщиков и др., совершила высадку ряда тактических десантов и даже овладела противоположным берегом Дуная на протяжении 70 км. Правда, позднее сложилась нелегкая обстановка, и десанты пришлось снять. Вслед за этим корабли флотилии ушли в Одессу на помощь войскам на юге Украины, а потом перебазировались в Керченский пролив.

Основная боевая эпопея конца 1941 г. для черноморцев - героическая оборона Одессы. Враг сосредоточил на подступах к городу сначала 11, потом - 18 дивизий. Директива ставки Верховного Главнокомандования требовала: “Одессу не сдавать и оборонять до последней возможности, привлекая к делу Черноморский флот”.³

От флота в оборону города был включен специальный отряд кораблей - крейсер “Коминтерн”, дивизион канлодок, 2 эсминца, бригада торпедных катеров, тральщики и др. суда во главе с контр-адмиралом Д.Д. Вдовиченко, а также сформированы два полка морской пехоты, задействованы береговые батареи. В конце августа из Севастополя на боевых кораблях и транспортах были переброшены дополнительные силы - 6 отрядов морской пехоты, с Кавказа - 10 маршевых батальонов.

В ночь на 22 сентября в районе Григорьевки флот высадил десант морской пехоты с крейсеров “Красный Крым” и “Красный Кавказ”, под-

¹ Ю. Майстер. Морская война в Восточноевропейских водах 1941-45 гг., с. 299.

² Х. Конради. Морская война в Черном море. 1941-1944 гг., с. 116.

³ Боевой путь Советского ВМФ. М., Воениздат, 1988, с. 317.

держанный огнем корабельной артиллерии. Одновременно перешли в наступление и защитники Одессы. В результате были разгромлены две вражеские дивизии, ослаблена осада.

Большую помощь осажденной Одессе оказал транспортный флот. Сотни рейсов совершили транспорты, подвозя подкрепление и боезапасы. Одновременно они вывезли более 350 тысяч гражданского населения.

Одесса оказалась в далеком тылу немцев, и решением Ставки 1 октября была начата эвакуация, завершенная 15 октября. Причем, уход войск для противника оказался неожиданным, т.к. было применено немало хитростей для дезориентации врага. В ходе эвакуации погиб только один транспорт - на переходе морем. Эвакуировано флотом 86 тыс. защитников Одессы вместе с оружием, а также 15 тыс. граждан. За 73 дня обороны одесситы уничтожили, ранили и пленили более 160 тысяч вражеских солдат и офицеров!

С 29 октября 1941 г. началась оборона другой базы ЧФ - Севастополя. Защитники ее прошли 3 этапа: 1-й (30 октября - 21 ноября) - отражение первого наступления гитлеровцев; 2-й (22 ноября - 31 декабря) - отражение второго наступления и, наконец, 3-й (1 января - 4 июля 1942 г.) - относительно затишье и отражение третьего наступления,

Сотни самолетов бомбили корабли, т.к. те огнем своей артиллерии срывали все штурмы врага. На первом этапе флот понес большие потери: погиб крейсер "Червона Украина", были повреждены 2 эсминца. Это снизило огневую мощь обороны. Необходимо было ее усилить, И тогда для поддержки защитников Севастополя (при втором штурме в середине декабря) из Новороссийска вышел отряд кораблей под флагом комфлота. В состав отряда входили крейсера "Красный Крым" и "Красный Кавказ", лидер "Харьков", эсминцы "Бодрый" и "Незаможник" с бригадой морпехоты на борту. Вслед за ними шли транспорты с личным составом стрелковой дивизии.

Под ураганным огнем врага днем 21 декабря отряд кораблей не только прорвался в Севастополь, но и сходу высадил морпехоту, которая сразу же вступила в бой. Это было сделано дерзко, решительно, смело. Враг был выбит с Северной стороны. Затем взята станция Мекензиевы горы, враг загнан в долину Бельбек, где отсиживался до июня 1942 года.

И все-таки положение осажденной базы флота было сложным. Не хватало сил. Поэтому для оказания помощи Севастополю в декабре 1941 года был высажен отвлекающий десант в Керчи и Феодосии. Наиболее удачной оказалась высадка десанта у Камыш-Буруна. Но на следующий день резко ухудшилась погода. Подкрепления десанту посадить не удалось. В шторм, под массированным огнем, основные силы десанта высаживались в другом, не предусмотренном плане месте, и с боем прорывались к высадившимся раньше войскам.

Второй десант - в Феодосию - высаживался тоже в шторм с больших кораблей. Прямо к причалам подошли эсминцы "Шаумян", "Незаможник",

“Железняков” при поддержке огнем с крейсеров “Красный Крым” и “Красный Кавказ”. Поначалу враг был захвачен врасплох. Потом сплошной шквал огня обрушился на десант и корабли. И все-таки высадка продолжалась. Под огнем врага оба крейсера приткнулись к молу, чтобы высадить десант прямо с борта. В корпуса крейсеров было немало попаданий снарядов и мин. Десятки атак совершили на крейсера вражеские самолеты. Корабли, маневрируя, отходили на рейд и вели огонь в поддержку десанта... Феодосия была взята 30 декабря. Десант закрепился и держался в городе до 28 января, до создания на Керченском полуострове нового - Крымского - фронта. Это была крупнейшая десантная операция из проводившихся флотом в годы войны.

В ходе ее случались небывалые до тех пор эпизоды. Например, когда крейсер “Красный Кавказ” высаживал и поддерживал огнем десант в Феодосию, в порт подоспели немецкие танки, открывшие огонь по кораблю прямой наводкой. На палубе рвались снаряды и мины. Пулеметные трассы с берега скрещивались на мостиках и открытых постах дальномеров. Танки и минометы - против крейсера! Неслыханное в истории военноморского искусства!

Немало других славных дел на счету этого корабля. Недаром 3 апреля 1942 года он был в числе первых кораблей ВМФ, удостоенных звания Гвардейского... К сожалению, с 20 мая высаженную группу войск на Керченском полуострове пришлось эвакуировать на Таманский полуостров. Часть бойцов, не сумевшая пробиться к кораблям Азовской флотилии, снимавшим десант, ушла в Аджимушкайские катакомбы, где продолжала сопротивляться почти 6 месяцев.

Высвободившиеся на Керченском полуострове немецкие войска были брошены под Севастополь для нового штурма. С 2 июня началась интенсивная бомбардировка города. 287 самолетов налетели в тот день, сбросив более 2500 бомб, а на завтра - 300 самолетов сбросили 4500 бомб. До 6 июня на Севастополь обрушено 45000 бомб и около 126000 снарядов. А ранним утром 7 июня начался 3-й штурм. До последнего снаряда оборонялись комендоры башенной батареи № 30, зенитной батареи № 365. Моряки бились врукопашную и погибли, взорвав батареи.

Немало подвигов совершили черноморцы в те дни. Например, командир 365-й батареи ст. лейтенант И.С. Пьянзин вызвал огонь на себя, когда у орудий не осталось снарядов. Краснофлотец А.К. Чикаренко, когда в штольню охраняемого им склада боеприпасов ворвались фашисты, взорвал его. Моряк погиб, уничтожив 200 немцев...

В ночь на 27 июня 1942 года в Севастополь прорвался лидер “Ташкент” (капитан 3 ранга В.Н. Ерошенко), доставивший почти 1300 морских пехотинцев, боезапас и топливо. На обратный рейс он взял 2300 женщин, детей и раненых, а также полотно панорамы “Оборона Севастополя в 1854-1855 гг.”. Это был последний прорвавшийся в Севастополь надводный корабль. На обратном пути над ним постоянно висели немецкие са-

молеты, сбросившие более 300 бомб. Лидер получил повреждения, появилась течь. И все-таки он дотянул до базы!

Большую помощь защитникам Севастополя оказывали подводники. 81 рейс совершили они, доставляя боеприпасы, продовольствие и бензин, а вывозили раненых, стариков, женщин, детей - под бомбами и глубинками. Только с 1 по 4 июля на 5 подводных лодок вражеские катера сбросили более 4 тысяч глубинок. Беспримерный подвиг совершили моряки подводной лодки "М-32" (капитан-лейтенант Н.А. Колтыпин), доставившей в Севастополь мины, патроны и бензин. Произошел взрыв паров бензина в центральном посту. Многие подводники были обожжены, а всплывать лодке было невозможно: до темного времени оставалось еще 16 часов. К тому же лодка имела на борту пассажиров - женщин, детей, раненных. Большинство их были в обмороке. Держались только командир, старшина группы П.К. Пустовойтенко и краснофлотец С.К. Сидоров. До назначенного срока всплытия невероятным усилием воли удержался только Пустовойтенко. Однако разбудить командира он не мог и тогда сам продул балласт. Лодка всплыла. Старшина вынес командира наверх и тут же сам потерял сознание. Придя в себя через некоторое время, старшина вместе с командиром обеспечили возвращение лодки в Новороссийск...

К исходу 30 июня 1942 года Ставка Верховного Главнокомандования приняла решение оставить Севастополь. Однако полностью вывезти войска не удалось: порт был под постоянным обстрелом. Прорваться в него могли только подводные лодки и быстроходные катера. До 3 июля с помощью шлюпок и катеров (а иные и вплавь) бойцы добивались до стоявших на рейде кораблей. Остальные с боем пробивались в горы - к партизанам... 8-месячная оборона Севастополя сковала большие силы врага, отвлекла их от ростовского направления в 1941 году, сорвала весеннее наступление 1942 г, нанесла врагу огромные потери. А потом началась борьба за Кавказ.

Лето 1942, зима 1942-43 гг. - тяжелейший период в жизни Черноморского флота. Бои на Кавказе развернулись одновременно с величайшей битвой за Сталинград. Фашисты к тому времени перебросили в Черное море свои торпедные катера, тральщики, большие самоходные артиллерийские баржи. К осени 1943 г. из Кильской бухты в Констанцу перешли 6 подводных лодок: U-9, U-18, U-19, U-20, U-23, U-24. Кроме них в Черном море немцы теперь имели вспомогательный крейсер, 4 эсминца, 3 миноносца, 4 сторожевика, 13 тральщиков, 16 торпедных катеров, более 100 больших десантных барж, 30 сторожевых катеров. В этот период Черноморский флот был серьезно ослаблен, хотя к осени 1942 года в порты Кавказа с боем прорвалось большинство кораблей Азовской флотилии. Некоторое время ее канлодки и мониторы обороняли Таманский полуостров, затем перебазировались в Новороссийск.

Началась оборона Новороссийска. С августа на подступах к нему билась бригада морской пехоты. Ее поддерживали огнем лидер "Харьков",

эсминец “Сообразительный” и другие корабли. К 10 сентября большая часть города была захвачена врагом. Собрав силы в кулак, обороняющиеся нанесли контрудар стрелковой дивизией и двумя бригадами морпехоты. При этом была уничтожена румынская дивизия, серьезно потрепаны две немецкие, рвавшиеся к городу. На время положение стабилизировалось.

В середине октября крейсера “Красный Крым” и “Красный Кавказ” с лидером “Харьков”, эсминцами и торпедными катерами усилили оборону, перебросив на помощь три бригады морпехоты и стрелковую дивизию. Затем корабли артиллерийским огнем поддерживали их контрнаступление. Положение снова стабилизировалось. После этого наши войска перешли к долгой обороне.

А тем временем подводные лодки и торпедные катера ЧФ действовали на коммуникациях врага. Только в 1942 г. подводники потопили 16 транспортов, 3 БДБ, много кораблей повредили. Особо отличились “М-35” (капитан-лейтенант М.В.Грешилов), потопившая почти 7-тысячетонный танкер, “Щ-214” (капитан 3 ранга В.Я. Власов) артогнем уничтожившая 4 шхуны... В 1943 году на счет подводников были записаны 13 транспортов, потопленных ими, и 4 - поврежденных. Среди отличившихся - подводные лодки “Д - 4” (капитан-лейтенант И.Я. Трофимов), потопившая 3 транспорта, “М-111” (капитан 3 ранга Я.К. Иосселиани), уничтожившая 2 транспорта и лихтер, “Л-4” (капитан 3 ранга Е.П. Поляков), пославшая на дно БДБ и две шхуны...

От подводников не отставали катерники. К. Кочиев, О. Ченик, Б. Першин и М. Гурин потопили итальянскую подводную лодку и 4 БДБ, несколько кораблей повредили.

Наибольший успех, как обычно, выпал на долю авиаторов. Ими за 1943 г. было потоплено и повреждено 65 транспортов! Среди уничтоженных боевых кораблей - подводная лодка, 3 торпедных катера, сторожевик, 11 тральщиков и другие суда.

Наиболее удачной и весомой боевой операцией флота в этот период было создание плацдарма “Малая земля” в районе Цемесской бухты (Станичка) для облегчения обороны Новороссийска. Морские пехотинцы майора Ц. Куникова под ураганным огнем врага 4 февраля захватили крохотный плацдарм. И хотя он был вспомогательным, в конце – концов, именно он оказался основным, т.к. десант на главном направлении не удался. Плацдарм расширили и углубили в ходе многодневных боев. Затем более 7 месяцев держали оборону. Десантникам было нелегко: гитлеровцы несколько раз пытались после артиллерийско-бомбовых ударов ликвидировать “Малую Землю”, но герои устояли.

А осенью 1943 года состоялась Новороссийская десантная операция, в которой участвовало около 120 сторожевых и торпедных катеров, десантных ботов, сведенных в четыре отряда десанта. Одновременно с артиллерийско-бомбовым ударом началось наступление войск. Оно велось и с “Малой Земли” именно тогда, когда на прорыв шли отряды десанта. В

порту Новороссийск фашисты встретили наши корабли массированным артогнем. Под снарядами врага группа подрывников старшего лейтенанта А. Куракина уничтожила часть боно-сетевого заграждения, открыв тем путь мчавшимся на полном ходу 13 торпедным катерам капитана 3 ранга Г. Дьяченко. Эта группа торпедных катеров атаковала торпедами огневые точки на молах. Другая группа атаковала цели на причалах восточной части порта. Вслед за катерниками ринулись десантные отряды. В течение 20-30 минут они высадили два батальона морпехоты и два батальона стрелковой дивизии. Вскоре завязался бой за порт, вокзал, заводы. Тем временем перешли в наступление и войска 18 армии: сразу же с восточного и западного направлений. 16 сентября город и порт Новороссийск был освобожден.

Полтора месяца спустя состоялась новая - Керченско-Эльтигенская десантная операция. Перед рассветом 1 ноября 1943 года при 7-бальном шторме с кораблей флота в районе Эльтигена высадились на шлюпках и малых судах десантники 18 армии и морская пехота ЧФ. Многим бойцам, шедшим на глубокосидящих катерах, из-за мелководья возле береговой черты пришлось добираться до берега вплавь. Образец показывали морские пехотинцы. Недаром 12 из них, в том числе и комбат майор Н.А. Беляков, были удостоены звания Героя Советского Союза.

Через 2 дня северо-восточнее Керчи высажены были бойцы двух дивизий, захватившие плацдарм до самых предместьев Керчи. До 4 декабря туда под непрерывным огнем артиллерии и авиабомбами было переброшено 75000 человек, 582 орудия, 157 минометов, 128 танков, 764 автомобиля, 7180 тонн боеприпасов и многое другое.¹ Казалось бы - приближался день освобождения Крыма. Но, к сожалению, враг подтянул свежие силы. Они отрезали десант от побережья. В тяжелых боях кончились боеприпасы. 11 декабря часть бойцов пришлось эвакуировать кораблями Азовской флотилии на Таманский полуостров...

На заключительном этапе Великой Отечественной войны на Черном море основными событиями были освобождение Одессы и Севастополя. Им предшествовала смелая и дерзкая по замыслу десантная операция морских пехотинцев старшего лейтенанта К. Ольшанского в город-порт Николаев, отвлекавшая внимание врага от направления главного удара. 55 морских пехотинцев, 10 саперов и два армейских связиста с проводником из местных рыбаков на рыбацких лодках прошли 15 километров вверх по Нижнему Бугу, причем семь из них - через территорию, занятую фашистами. Ночью они скрытно высадились в Торговом порту и заняли круговую оборону. Затем два дня вели бой с почти целым полком врага, уничтожив при этом около 700 солдат и офицеров, 2 танка, 4 орудия. 18 атак выдержали герои, пока не подошли наши части! Все участники десанта стали Героями Советского Союза (многие - посмертно).

¹ История второй мировой войны 1939-1945 гг., т. 7, с. 237

7 мая 1944 года начался штурм Севастополя. Уже 9 мая город был освобожден. Державшийся 250 дней под натиском фашистов, он в три дня был взят черноморцами, вопреки всем прогнозам, уверениям и приказам фюрера своим войскам - удержать Севастополь! Многие тысячи немецких солдат и офицеров нашли смерть в ходе штурма.

Огромные потери понесли гитлеровцы, эвакуируя свои войска из Крыма. Летчики, подводники и катерники потопили 102 и повредили более 60 кораблей и судов, с которыми на морское дно ушло почти 42000 солдат и офицеров врага.

4. Северные конвои.

Молодой Северный флот к началу войны имел 8 эсминцев, 7 сторожевиков, 2 тральщика, 14 охотников за подлодками, 15 подводных лодок и 116 самолетов. Этого было слишком мало для контроля и обороны огромного водного бассейна. Поэтому с началом войны в помощь военному флоту было переоборудовано и вооружено немало транспортных и рыболовецких судов, ставших сторожевиками и тральщиками. Кроме того, некоторое количество боевых кораблей переведено с Балтики и Тихоокеанского флота (По Беломорканалу и Северным морским путем).

Уже 6 июля флот высадил первый тактический десант в составе усиленного батальона, чтобы оказать помощь наступающим частям 14-й армии в районе Западной Лицы. Десант на борту 3 сторожевиков, 2 тральщиков, 3 малых охотников и 4 мотоботов под прикрытием эсминца и тральщиков ночью, внезапно высадившись, захватил поселок и соединился с армейскими частями. Этим он укрепил оборону наших войск, которые потом до 1944 года не допустили перехода границы фашистами.

14 июля был высажен новый десант. На этот раз с 3 сторожевиков, 3 тральщиков и 10 сторожевых катеров под прикрытием эсминца, сторожевика и 4 малых охотников высадилось около 1600 человек – на западный берег Западной Лицы. Два дня спустя к ним добавилось еще 700 морских пехотнцев. Правда, 3 августа десант был снят на свой, восточный берег губы. Линия фронта стабилизировалась.

В начале июля на Севере появилась 6-я немецкая флотилия эсминцев, затем 8-я флотилия торпедных катеров и две флотилии охотников за лодками. Им предстояло обеспечить взятие Мурманска. Эсминцы много раз совершали набеговые операции на коммуникации Северного флота. Но наступление немцев в сентябре 1941 г. захлебнулось, Одного, пусть и “победоносного” горного корпуса генерала Дитля для овладения Мурманском не хватало.

Гитлер настаивал на захвате Мурманска весной 1942 года. Однако наша 14-я армия перехватила инициативу. 28 апреля ночью сторожевики, тральщики и катера (капитан I ранга В. Платонов) высадили бригаду морпехоты и разведотряд флота (более 6300 человек) в тыл врага на берег Мо-

товского залива. Эсминец “Громкий”, сторожевики “Рубин” и “Смерч” подавили огневые точки врага на берегу. Десант пошел в глубину вражеской обороны. Но к 5 мая силы и боезапасы иссякли. Поредевший десант перешел к обороне. И только 12-13 мая он был снят кораблями - организованно и скрытно - на восточный берег Западной Лицы. Десант сорвал весенний штурм Мурманска. За этот подвиг бригада морпехоты стала Краснознаменной.

С 1942 года основной задачей Северного флота была защита морских сообщений между Англией и Советским Союзом, по которым шло снабжение техникой и боеприпасами наших вооруженных сил. Северные конвои обеспечивались охранением английского и американского флотов, а также кораблями СФ - к востоку от о. Медвежий.

Немцы, рассчитывавшие на молниеносную победу, не планировали с первых дней войны нарушения северных коммуникаций. А уж с 1942 года, спохватившись, бросили на них большие силы. На коммуникациях действовали базировавшиеся на норвежские порты новейший линкор «Тирпиц», тяжелые крейсера «Адмирал Шеер», «Адмирал Хиппер» и «Лютцов», крейсер «Кельн», две флотилии эсминцев, а также 20 подводных лодок. Их обеспечивало множество сторожевиков, тральщиков, вспомогательных судов. До 220 самолетов доведена была численность 5-го немецкого воздушного флота.

Доставка необходимых для обороны грузов в Мурманск и Архангельск производилась в основном судами Англии и США, а охрана и прикрытие - флотами Англии и СССР. В период 1941-1943 гг. в конвои включались и советские транспорты. Первыми в их числе были пароходы «Родина» (капитан - Ф.А. Рыкунин), «Буденный» (И.А. Галактионов), «Старый большевик» (И.И. Афанасьев) и др. А затем большинство наших транспортных судов передано было на Дальний Восток. В Северных конвоях остались только союзные суда. Наиболее показательные эпизоды этой эпопеи начались с 1942 года.

5 марта 1942 года воздушная разведка немцев доложила о замеченном южнее о. Ян-Майен конвое из 15 судов, шедших на восток. Это был RQ-12. А навстречу ему возвращался конвой QR-8. Немцы немедленно для перехвата конвоев выслали 6 подводных лодок и линкор «Тирпиц» с 3 эсминцами. Из-за шторма и тумана «Тирпиц» конвоя не обнаружил. А 7 марта он встретил отставший от QR-8 советский транспорт «Ижора». Прежде чем он был потоплен артогнем, транспорт дал радиogramму о нападении рейдера. И тогда отряд дальнего прикрытия конвоев в составе 3 линкоров, авианосца, крейсеров и эсминцев бросился на его поиск. Только два дня спустя, 9 марта, 12 торпедоносцев с авианосца «Викториес» заметили «Тирпиц», входящий в норвежские фьорды, атаковали, но безуспешно.

Командование СФ, учтя это, немедленно переразвернуло подводные лодки «К-23», «Д-3», «С-102», «Щ - 402» и «Щ-422». Теперь они были ориентированы на перехват немецких кораблей. Отныне Северный флот

(начиная с конвоя PQ-13) стал проводить операции по одновременному обеспечению прямого и обратного конвоев почти всем составом флота: эсминцами, сторожевиками, подводными лодками, авиацией - на определенных участках перехода. Зона эта располагалась от пограничного меридиана 20°00' в.д. к востоку. А у побережья дополнительно подключались тральщики, сторожевики и др. малые суда.

20 марта из Рейкьявика вышел конвой «PQ-13» (19 транспортов) в охранении легкого крейсера «Тринидад», 2 эсминцев, 3 сторожевиков, 3 тральщиков. Утром 29 марта к конвою подошли для обеспечения охранения наши эсминцы «Гремящий» и «Сокрушительный», а также английский «Орион». Снежные заряды снижали и так малую видимость до 10-15 каб. Неожиданно из очередного заряда снега на конвой напали 3 немецких эсминца. ЭМ «Стремительный» уже вторым залпом повредил один из них. Отвернувшись от конвоя, немецкие эсминцы наткнулись на крейсер «Тринидад», атаковали его артиллерией и торпедами, повредили. Но крейсер сумел артогнем потопить один из них - немецкий эсминец «Z-26».

В 19 часов 15 минут с ЭМ «Гремящий» (капитан 2 ранга А.И. Гурин) обнаружили рубку подвсплывшей немецкой лодки. Тотчас атаковали ее, сбросив 4 больших и 8 малых глубинных бомб... Так была уничтожена немецкая ПЛ «U-585».

26 апреля из Исландии вышел PQ-15 (25 транспортов). Авиация врага потопила 3 из них и одновременно - один транспорт из встречного конвоя QR-11. При этом немецкой подводной лодкой был поврежден крейсер «Эдинбург», на борту которого находилось пять тонн золота - плата Советского правительства за военную помощь. Англичане, сняв экипаж, затопили поврежденный крейсер.

В особо тяжелом положении оказался майский конвой «PQ-16», который 6 дней подвергался непрерывным атакам авиации и подводных лодок. Он потерял 7 судов до подхода к зоне Северного флота. И только там был надежно прикрыт авиацией, сбившей 10 вражеских самолетов. Именно обеспечивая охрану этого конвоя, героически погиб прославленный ас-североморец Герой Советского Союза Б. Ф. Сафонов.

В начале июля на переходе морем сошлись два конвоя «PQ-17» и «QR-13». Первый имел 34 транспорта в охранении 6 эсминцев, 4 корветов, 3 тральщиков, 4 кораблей ПЛО, 2 кораблей ПВО и 2 подводных лодок. Второй, шедший из Мурманска и Архангельска, имел 35 транспортов. Его охраняли советские корабли - эсминцы «Грозный», «Гремящий» и «Куйбышев». Семь раз их атаковали немецкие подлодки, но потерь не было.

Дальнее прикрытие конвоев, обычно мощнейшее, состояло из английских 2 линкоров, авианосца, 6 крейсеров, 11 эсминцев. И все-таки, узнав о выходе в море немецких линкора «Тирпиц», тяжелых крейсеров «Лютцов», «Адмирал Шеер» и «Адмирал Хиппер» с 12 эсминцами, английское адмиралтейство приказало своим крейсерам и эсминцам вернуться в базу, а транспортам рассредоточиться и следовать самостоятельно. Это было

настоящее предательство. Тем более, что немецкая эскадра не вышла в океан: крейсер «Лютцов», выходя из Нарвика, в тумане наскочил на подводную скалу и, получив повреждение, вернулся. Три эсминца, шедшие из Тронхейма, тоже натолкнулись на подводную скалу, и тоже вернулись. «Тирпиц» в одиночку рисковать не захотел. Тем более, что советская подводная лодка «К-21» (капитан 2 ранга Н.А. Лунин) атаковала его. Поврежденный «Тирпиц» ушел в норвежские шхеры...

Но англичане не вернули боевые корабли к покинутым конвоям, и те стали легкой добычей немецких подводников и летчиков. 23 транспорта, имевшие на борту 3350 автомашин, 430 танков, 210 бомбардировщиков, около 100 тыс. т. разных грузов, ушли на дно.

Не меньшие потери были и у сентябрьских конвоев «PQ-18» и «QR-14»: германские летчики, потеряв 15 самолетов, потопили 10 транспортов из «PQ-18», подводники - 3 транспорта, а в «QR-14», охраняющемся нашими кораблями, немецкие летчики не сумели сделать ничего, подводники же потопили 3 транспорта... Немцы в этой операции потеряли 4 подводные лодки и 41 самолет.

После этого союзники от организации и проводки больших конвоев отказались, перешли к движению одиночными транспортами, как образно выражались моряки - «движению по капле». Их прикрывали на трассе перехода патрули из эсминцев, тральщиков и подводных лодок. При таком методе из 13 транспортов, шедших из Исландии в Советский Союз, погибло 5, а из 28 транспортов, двигавшихся в Исландию, - 4. Впоследствии отказались и от этого метода плавания транспортов.

С наступлением полярной ночи перешли к созданию вместо одного большого конвоя двух малых с интервалом в несколько дней. Первый такой конвой «проскочил» незамеченным. А вот второй, в середине декабря вышедший из Исландии, был атакован 2 крейсерами и 6 эсминцами - в условиях снежного шторма и ночи. Обе стороны в ходе боя потеряли по эсминцу. В транспортах потерь не было. Интересно, что Гитлер, узнав об этом, пришел в ярость и приказал крупные боевые корабли сдать на слом, а их орудия передать в береговую оборону. Гросс-адмирал Э. Редер подал в отставку. Вместо него главнокомандующим ВМФ Германии стал адмирал Дениц, командовавший подводными силами.

В последующем, в январе-феврале 1943 года, на севере прошло несколько конвоев с сильным охранением. Больших потерь в транспортах не было. Только конвой RA-53, вышедший 1 марта из Мурманска, потерял 3 транспорта. Однако вскоре союзники опять прекратили отправку конвоев до осени, мотивируя это тем, что в условиях полярного дня плавать опасно. Но к этому времени Северный флот получил более 200 новейших самолетов отечественного производства и завоевал господство в воздухе. Это сразу же изменило положение дел: немецким подводным лодкам стало сложнее действовать из-за активности наших самолетов ПЛО и кораблей с хорошей гидроакустикой. Именно такую технику имели пришедшие с Ти-

хоокеанского флота Северным морским путем лидер «Баку», эсминцы «Разумный» и «Разъяренный», новые тральщики.

Северный флот с годами не только мужал, но рос численно. Так, в 1944 году флот получил 6 подводных лодок, 2 тральщика, 32 торпедных и 62 противолодочных катера от своей промышленности. В августе в счет репараций с Италии от Англии и США получены были линкор, крейсер, 9 эсминцев, 3 подводные лодки.¹ Особую роль сыграли эсминцы, включенные в охранение конвоев. Угроз конвоям стало меньше. Конвои стали крупнее - по 30-40 транспортов, а в охранение включались 1-3 эскортных авианосца, крейсер, 30-35 эскортных кораблей. С августа 1944 г. до конца войны движение конвоев не прекращалось. Показательно, что из 231 транспорта, шедшего в конвоях за это время, потеряно было всего 2. Всего же за время войны на Север прибыло 738 транспортов в составе 41 конвоя, а убыло - 726 судов в составе 36 конвоев. Грузы, перевезенные ими, внесли серьезный вклад в ход и исход Великой Отечественной войны.

Интересен эпизод, происшедший на СФ 8 декабря 1944 г. Лидер «Баку» с пятью эсминцами вышел на очередной поиск вражеских подлодок. Разбившись попарно, корабли шли на норд - вост строем фронта со скоростью 16 узлов, в расстоянии 10 миль группа от группы. Ночь. Полная светомаскировка. Ледяные волны. И полное молчание в глубине моря. Почти через 6 часов - сигнал боевой тревоги: радиометристы справа по борту в 42 кабельтовых обнаружили цель, идущую вправо. Эсминец «Живучий» (капитан 3 ранга Н. Рябченко), дав полный ход, ринулся наперехват цели.

И вдруг доклад сигнальщика матроса А. Головина: «Подводная лодка, правый борт 10, дистанция 3 кабельтова!» Одновременно на мостике заметили две фосфоресцирующие полосы, стремительно мчавшиеся к эсминцу. Торпеды!

- Право на борт! На таран! - тут же среагировал командир. Это было самое оптимальное решение: торпеды могли не попасть в резко сузившуюся цель, а сама лодка попадала под острый форштевень эсминца. И действительно, торпеды промчались мимо в 3-5 метрах от бортов корабля. А спустя мгновение - резкий толчок, треск, скрежет металла. Нос эсминца вздыбился. Это форштевень эсминца вылез на палубу немецкой подлодки. Корабль, накренившись, потерял ход. Тысячетонная его махина давила лодку всей своей тяжестью. Даже на мостике слышны были панические вопли гитлеровцев. Командир дал полный ход назад, чтобы повторить таран. Однако, скрежеща рваным бортом, лодка тащилась вместе с корпусом корабля. Наконец, эсминец оторвался от нее. Лодка дала ход, чтобы скрыться в глубине. Однако в дело вступила носовая артустановка эсминца. С креном на левый борт лодка ушла на дно. Для верности это место забросали бомбами, и из глубины выскочили обломки, пятно соляра. Так была уничтожена немецкая подводная лодка «U-387»...

¹ Боевой путь Советского ВМФ, М., Воениздат, 1988, с. 200-201.

Большой вклад в победу внесли подводники СФ. Если в 1941 году они потопили и повредили 15 кораблей и судов, а 5 подорвались на выставленных ими минах, то в 1942 году было уничтожено уже 46 кораблей и транспортов общим водоизмещением 145 тыс. тонн. Причем «К-22» (капитан 2 ранга В.Н. Котельников) потопила 3 транспорта и сторожевик, «М-171» (старший лейтенант В.Т. Стариков), «М-172» (капитан-лейтенант И.И. Фисанович) и другие - по 2 транспорта. Правда, и потеряно было 9 подлодок, в основном на минах.

Весной 1943 г. с ТОФа прибыл отряд лодок - «Л-15», «С-51», «С-54», «С-55», «С-56» (командиры соответственно В.И. Комаров, И.О. Кучеренко, Д.К. Братишко, Л.М. Сушкин, Г.И. Щедрин). В этот период наибольший успех выпал на долю «С-101» (капитан 3 ранга П.И. Егоров), потопившей 3 транспорта, сторожевик и подводную лодку; «С-56», потопившей 4 транспорта; «С-55» и «М-122» (капитан-лейтенант П.В. Шипин) - по три транспорта.

А в 1944 году весомое слово сказали авиаторы. С 17 июня по 4 июля волны самолетов по 100-130 единиц нанесли 4 мощных бомбоудара по порту Киркенес, нарушив поставку железной руды в Германию. Шесть ударов нанесено было по конвоям в море в мае-июне (участвовало 779 самолетов). В течение года авиаторы уничтожили и повредили более 90 транспортов, 80 боевых кораблей и катеров.

Уникальный случай произошел 20 июня 1944 года с подводником В.А. Тураевым («С-104»), по радиодонесению вышедшим в атаку на немецкий конвой. 2 транспорта шли в охранении 3 сторожевиков, 4 тральщиков, 2 охотников за подлодками и 2 самолетов. Такое сильное охранение говорило о ценности перевозимых грузов, а потому Тураев пошел на риск. Приблизившись в подводном положении к конвою, он дал 4-торпедный залп. Под торпеды попали транспорт, сторожевик и тральщик. Корабли охранения сбросили на «С-104» 42 глубинки, нанесли ей повреждения. Но лодка все-таки сумела вернуться в базу. А в следующем боевом походе она же потопила 2 транспорта и эскортный корабль.

По 3-4 транспорта потопили в этот период «В-4» (Герой Советского Союза капитан 3 ранга Я. Иосселиани), «С-56» (Герой Советского Союза капитан 2 ранга Г. Щедрин), «С-103» (капитан 3 ранга Н. Нечаев), «С-14» (капитан 3 ранга В. Каланин). Всего за 1944 год подводники послали на дно 20 транспортов и несколько боевых кораблей.

В начале 1945 года, после ряда успешных десантов на Севере, в Заполярье и северной части Норвегии резко сократилось количество немецких войск и самолетов, еще оставшихся в Норвегии. Их непрерывно вывозили под прикрытием оставшихся здесь 10 немецких эсминцев и 150 самолетов. Вместе с тем резко усилили действия немецкие подводники. Уже 30-37 подводных лодок базировались в портах Северной Норвегии. Они теперь стали атаковать союзные конвои не на переходе морем, а на подходе к Кольскому заливу. Для охранения конвоев пришлось выделять по 3 - 4 бо-

евых корабля на каждый транспорт, а при перевозках наиболее ценных грузов и до 10-12 кораблей.

Утром 20 января 1945 г. транспорт «Вятка» и норвежский транспорт «Идефьорд» вышли из Кольского залива, имея в охранении эсминец «Урицкий», 2 тральщика, 9 охотников за лодками, 4 торпедных катера, а также норвежские корвет и 3 тральщика. По курсу конвоя вели поиск подводных лодок эсминцы «Разумный» и «Разъяренный». В 12 часов 20 минут гидроакустики «Разъяренного» обнаружили немецкую подводную лодку. Однако та, опередив атаку эминцем, торпедировала его. В результате взрыва была оторвана корма корабля. Мужество, самоотверженность и высокую организованность проявили моряки, борясь за жизнь корабля. Затем тральщик «Т-117», взяв эсминец на буксир, довел его до порта Лиинахамари. 17 часов продолжалась эта буксировка, но эсминец был спасен.

В последние дни войны - с 1 января по 28 мая 1945 г. - из Англии в Кольский залив и порты Белого моря пришло 5 конвоев (136 транспортов с 90 эскортными кораблями), а в Англию ушли тоже 5 конвоев (141 транспорт и 89 эскортных кораблей). Из их общего состава погибли только 3 транспорта. Это было лучшее достижение корабельных и авиационных сил Северного флота по защите конвоев.

5. Десанты на Тихом океане.

К моменту нападения фашистской Германии на Советский Союз Тихоокеанскому флоту предписывалось в целях оперативной маскировки, не повышая оперативной готовности, принять все меры к предупреждению внезапного нападения на наши дальневосточные рубежи. В соответствии с этим на флоте в кратчайшие сроки были проведены мероприятия по повышению боевой готовности. Между тем, как стало известно командованию, на третий день Великой Отечественной войны Япония уже приняла решение напасть на Советский Союз. Однако после разгрома Красной Армией гитлеровских полчищ под Москвой и Сталинградом японские империалисты отложили войну против СССР «на время».

К началу войны Тихоокеанский флот имел внушительный корабельный состав. Боевая подготовка флота проводилась в напряженной обстановке. Моряки знали: страна находилась в состоянии войны с союзниками Японии, поэтому военные действия на Дальнем Востоке могли начаться в любую минуту. Основными задачами, наряду с освоением поступившей на флот новой техники, явились изучение и внедрение боевого опыта действующих флотов.

За время боев на Тихом океане японцы потеряли значительную часть своего военно-морского флота и авиации, однако американцам и англича-

нам не удалось нанести серьезного ущерба сухопутным силам японской армии, особенно ее основному ядру - Квантунской армии, развернутой в Маньчжурии на границе с Советским Союзом.

К августу 1945 г. армия, военно-морской флот и авиация Японии насчитывали свыше 7 млн. человек. В состав Японского военно-морского флота, несмотря на огромные потери, входило около 500 исправных боевых кораблей всех классов. Авиация насчитывала более 10 тыс. самолетов. При этом только морская авиация имела около 2 тыс. машин.

Используя эти силы, Япония делала ставку на затягивание войны, чтобы в ходе обороны на подступах к территории собственно Японии измотать вооруженные силы американцев и англичан, добиться заключения выгодного мира и с их помощью начать агрессию против СССР.

Расчет японцев на затягивание войны был вполне реальным. Сами американцы признавали, что они бессильны быстро покончить с Японией. Потому-то 6 августа 1945 г. американцы сбросили атомную бомбу на японский город Хиросима, а 9 августа - на Нагасаки, чтобы оказать психологическое воздействие на японский народ.

Еще в феврале 1945 г. на Ялтинской конференции руководителей трех держав - СССР, США и Великобритании - был предрешен вопрос о вступлении СССР в войну с Японией. При этом с советской стороны был определен срок начала действий - через 3 месяца после окончания войны с Германией. 5 апреля правительство СССР денонсировало советско-японский договор о нейтралитете, а 8 августа передало правительству Японии заявление, в котором говорилось, что в связи с отказом Японии капитулировать, с тем, чтобы приблизить мир и освободить народы от дальнейших жертв и страданий, Советский союз с 9 августа будет считать себя в состоянии войны с Японией.

План проведения боевых операций в Маньчжурии составлялся на основе богатого опыта из Великой Отечественной войны. В нем предусматривалось не медленное «прогрызание» обороны врага и «выталкивание» войск с оборонительных рубежей, а стремительное наступление и сокрушение его флангов, стратегический охват и окружение главных сил в центральной части Маньчжурии с последующей их ликвидацией.

Тихоокеанский флот должен был, взаимодействуя с 1-м Дальневосточным фронтом, завершить окружение японских войск на маньчжурском и корейском плацдармах, т.е. отрезать фронт от японского тыла и не допустить действий японского флота против советского побережья. Амурская флотилия должна была содействовать войскам в форсировании водных преград и в наступлении на сахалинском и сунгарийском операционных направлениях.

В боевые действия против Японии моряки-тихоокеанцы вступили в августе 1945 года. Тихоокеанский флот имел 2 крейсера, лидер, 12 эсминцев, 19 сторожевиков, 78 подводных лодок, 10 минзагов, 52 тральщика, 49 охотников за ПЛ, 204 торпедных катера. Т. е. по числу, а особенно - боль-

шим кораблям - флот намного уступал японскому.

Большую поддержку флоту оказывала Краснознаменная Амурская флотилия, имевшая 169 кораблей (8 мониторов, 11 канлодок, 52 бронекатера, 12 тральщиков и т.д.) Авиация флота имела 9 полков и 11 эскадрилий различных видов самолетов.

Флоту ставилась задача высадить десанты для овладения корейскими портами и базами Юки, Расин, Сейсин, принадлежавшими Японии. После авиаразведки обстановки в этих портах были нанесены по ним бомбоштурмовые удары. Затем на порты совершен налет групп торпедных катеров. Одна (в составе 4 катеров) во главе с капитаном 3 ранга К. Казачинским совершила набег на порт Расин, где торпедированы были 4 транспорта. Другая (5 тка) под командованием капитан-лейтенанта М. Малика ворвалась в Сейсин, где уничтожила и повредила 7 транспортов. Затем были высажены десанты в порты Юки и Расин. В Юки пошли 2 сторожевика, тральщик, 8 торпедных, 2 сторожевых катера с десантом из 75-го батальона морпехоты (783 человека) и 140-го разведотряда (139 человек), возглавленным Героем Советского Союза старшим лейтенантом В. Леоновым. Противник не оказал организованного сопротивления. Порт был взят.

Для овладения Расином был выделен 358-й батальон морпехоты и разведрота 354-го отдельного батальона морпехоты. К ним добавлено 68 бойцов из роты В. Леонова во главе с ним. Десант был доставлен сторожевиком «ЭК-5» (капитан-лейтенант Л. Миронов), 2 тральщиками, 2 большими охотниками за ПЛ, 6 сторожевыми катерами, 2 торпедными катерами. Первой волной высадились разведчики во главе с В. Леоновым. Они захватили плацдарм для основных сил. На следующий день, преодолев сильнейшее огневое противодействие врага, десант захватил порт и город. Однако двинуться от Расина на Сейсин десант не смог: сопротивление японцев нарастало с каждым часом. И тогда созрело решение высадить десант и в Сейсин. В состав десанта вошли разведотряд с ротой автоматчиков (181 человек), пулеметная рота (80 человек) и 355-й отдельный батальон морпехоты (710 человек) майора М. Бараболько. Главной силой была 13 бригада морпехоты (5000 человек) во главе с генерал-майором В. Трушиным.

Десант вышел на эсминце «Войков», минзаге «Аргунь», 2 сторожевиках, 6 фрегатах, 7 тральщиках, 12 десантных кораблях, 18 тка, 6 сторожевых катерах и 7 транспортах под прикрытием 261 самолета.

10 августа 6 тка (капитан-лейтенант М. Малик) совершили набег на порт Сейсин, атаковав стоявшие там транспорты. 12 августа 4 тка (капитан 3 ранга С. Кострицкий) разведали обстановку в порту. 13 августа 6 тка с первым броском десанта в 180 человек (полковник А. Денисин), преодолев огневую завесу, ворвались в порт и захватив его, двумя группами двинулись дальше. Однако встретили ожесточенное сопротивление японцев.

Через несколько часов прибыла 2-я волна десанта на 7 тка. Им довелось еще труднее, т.к. эффект внезапности был утрачен. Оборона врага

пришла в себя. Утром 14 августа разведотряде пришлось даже отойти. В ночь на 14 августа в помощь десантникам высадился батальон М. Бараболько. Но и он, встретив ожесточенное сопротивление, тоже перешел к обороне. Ночью разведотряд и батальон вынуждены были с боем отойти к пирсам порта, где заняли круговую оборону. Настал тревожный момент.

Японцы, стремясь отрезать десант от береговой черты, за ночь предприняли 15 атак. Созданный из экипажей кораблей отряд бойцов в помощь десанту два дня корректировал огонь корабельных орудий. При этом командоры подавили 11 дзотов, 19 огневых точек, уничтожили более 100 солдат и офицеров врага.

Помогая попавшим в трудное положение десантникам, авиация флота произвела 345 боевых вылетов. 237 бомбардировщиков сбросили более 2000 бомб на город Сейсин, железнодорожные станции Ранан и Фуней, на живую силу и технику врага,

Ночью 16 августа в порт вошли главные силы десанта на эсминце, 6 сторожевиках, 10 десантных судах, танкодесантном корабле, 3 тральщиках, 4 больших охотниках за ПЛ.

Еще на подходе к порту корабельная артиллерия нанесла удар по огневым позициям врага. Затем вперед пошли штурмовые отряды. Непременным правилом наших бойцов были массовый героизм и мужество. Однако и на этом фоне был отмечен героизм беспримерный. Так исключительное мужество проявила санинструктор ефрейтор Мария Цуканова, вынесшая с поля боя более 50 раненых десантников. Раненой она попала в плен и была зверски замучена. Японцы выкололи ей глаза, изрезали ножами. Посмертно Цукановой присвоено звание Героя Советского Союза.

К исходу 16 августа порт и военно-морская база Сейсин был взят.

21 августа первый бросок десанта на катерах ворвался в порт Гензан. Сутки шли бои на улицах и в порту. Лишь к вечеру 22 - го гарнизон капитулировал...

Параллельно с боями в Корее шли бои по освобождению Южного Сахалина. Уже 16 августа десантный отряд (сторожевики, минзаги, тральщики, торпедные и сторожевые катера) из 30 вымпелов высадил в порт Торо 365-й отдельный батальон морпехоты и 2-й батальон 113-й стрелковой бригады. Затем последовательно десанты захватили города и порты Эсугутору, Маока, Отомари, Футомата, Хонто...

Затем настала очередь островов Курильской гряды. Наиболее укрепленным был о. Шумшу, расположенный всего в 6,5 мили от южной оконечности полуострова Камчатка. Главная военно-морская база Курильской гряды Катаока находилась на Шумшу. Следующий укрепленный остров Парамушир обладал двумя военно-морскими базами. Здесь размещалась пехотная дивизия японцев.

От Петропавловской военно-морской базы были выделены 2 сторожевика, 4 тральщика, 2 катерных тральщика, минзаг, 8 сторожевых катеров, 2 торпедных катера, подлодка, 16 десантных судов и 17 транспортов,

на которые погрузили 2 стрелковых и артиллерийский полки, гаубичный и противотанковый дивизионы, минометную роту, роту автоматчиков, батальон морпехоты, роту моряков-пограничников и др.

Рано утром 18 августа передовой отряд десанта на 4 десантных судах высадился на Шумшу, попав при этом под жестокий обстрел. Лишь к 20 часам весь десант оказался на берегу. Под огнем шло непрерывное наступление, которому противостояло огромное число японских солдат и 20 танков. Уничтожив 15 из них, десантники потеснили японцев. Но вскоре те снова перешли в контратаку, вынудив десант перейти к обороне. Только через несколько часов подошел второй эшелон десанта, на подходе обстрелянный японской артиллерией.

Когда под вечер подошли главные силы десанта, высоты острова трижды переходили из рук в руки. Наконец, десант закрепился. Японские самолеты не раз пытались бомбить корабли, причем нанесли некоторым из них повреждения. Однако корабельные артиллеристы продолжали поддерживать десант огнем. Наконец, передовой отряд десанта соединился с главными силами. Началось новое наступление на высоты. Только через пять часов остров был очищен от японцев...

В боях за Курилы образец мужества и самоотверженности показали старшина 1 статьи Николай Вилков и краснофлотец Петр Ильичев, повторившие подвиг Александра Матросова. Они грудью закрыли амбразуры японских дзотов, спасая боевых друзей, за что удостоены звания Героя Советского Союза.

В 6 часов 1 сентября очередной десант захватил о. Кунашир, завершив тем освобождение всей гряды Курильских островов.

Огромную помощь наступающим войскам 2-го Дальневосточного фронта оказали корабли Краснознаменной Амурской флотилии. Они осуществляли высадку десантов в г.г. Сахалин, Айгунь, Фуюань, Циндели...

При овладении г. Фуюань мониторы «Дальневосточный комсомолец» (капитан 3 ранга П. Мокшанцев), «Свердлов» (капитан 3 ранга Н. Недовесов), канлодка «Пролетарий» (старший лейтенант Н. Сорнев), два отряда бронекатеров, два отряда катерных тральщиков, две плавбатареи, имея на борту десант, поддерживали огнем транспортный отряд (6 буксиров, 7 барж, 2 тральщика) с десантом из 630 стрелкового полка. В бою при высадке десанта участвовали и моряки. Один из них - старшина 1 статьи Николай Голубков ценой своей жизни уничтожил вражеский дзот, преградивший путь десанту. Посмертно моряку присвоено звание Героя Советского Союза.

Бронекатера при поддержке монитора «Сун-Ят-сен» обеспечили высадку десанта и захват им г. Фуцзинь, затем - Цзямусы. Особенно проявил себя экипаж монитора «Сун-Ят-сен» в бою за г. Хунхэдао. Один из вражеских снарядов разорвался возле разложенных на палубе боеприпасов. Несколько зарядов вспыхнули. Тогда краснофлотцы Гундобин и Жалейко, обжигая руки, побросали их за борт. Пожар был ликвидирован. Взрыв корабля предотвращен. Метким огнем и маневром монитор обеспечил под-

держку десанта и взятие города. За мужество и героизм экипажа монитор был удостоен звания гвардейского, а командир капитан 3 ранга В. Корнер стал Героем Советского Союза.

Заключительными были десанты, высаженные 21 августа двумя бригадами кораблей флотилии в Харбин. 22 августа главные силы десанта, доставленные кораблями 3-й бригады, завершили разоружение Сунгарийской речной флотилии японцев... Так завершилась война.

За большой вклад в победу над Японией более 50 моряков ТОФ и КАФ получили звание Героя Советского Союза, 24 корабля и части стали гвардейскими, 16 кораблей и частей Краснознаменными.

6. Действия речных военных флотилий.

Вместе с военными моряками флотов ковали Великую Победу воины речных и озерных флотилий, как кадровых, так и заново созданных в ходе боев. Конечно же, флотилии, созданные ещё до Великой Отечественной войны, были снабжены кораблями специальной постройки, созданными именно для условий конкретной реки или озера, для выполнения присущих или диктуемых обстановкой задач.

В частности, **Дунайская флотилия**, вновь сформированная в июне 1940 года во время освобождения Бессарабии и Северной Буковины, к началу войны имела вполне подготовленный кадровый состав и корабли – 5 мониторов, 22 бронекатера, около 30 сторожевых катеров, 7 катеро-тральщиков и др.

Флотилия участвовала в оборонительных операциях на реках Дунай, Южный Буг, Днепр и у Керченского пролива, куда она перешла морем. Высаживала десанты, обстреливала вражеские позиции. Расформирована в ноябре 1941 года в связи с временной потерей баз.

А в апреле 1944 года, с выходом Красной Армии к Днестру, воссоздана и участвовала в освобождении придунайских государств от фашистов, взаимодействовала с сухопутными войсками в Яско-Кишиневской, Белградской, Будапештской и Венской наступательных операциях. Масштабы её деятельности таковы: флотилия переправила более 900 тысяч человек, свыше 1500 танков и САУ, 7000 орудий и минометов, 450 тысяч тонн военных грузов. Корабли её прошли с боями по Дунаю более 2000 км.

За боевые заслуги награждена орденами Красного Знамени, Нахимова I степени, Кутузова II степени. Командовал флотилией Н.О.Абрамов (06.40 – 09.41 гг.), А.С.Фролов (09 – 11.41 гг.), С.Г.Горшков (04 – 12.44 гг.) и Г.Н.Холостяков (12.44 – 05.45 гг.).

Азовская флотилия воссоздана 22 июля 1941 года и действовала против фашистских войск, взаимодействуя с войсками Южного и Северо-Кавказского фронтов, участвовала в Керченско-Феодосийской операции 1941 – 42 гг., содействовала переправе наших войск через Дон, сдерживала

наступление врага на Таманском полуострове.

Главной базой до октября 1941 года был Мариуполь, затем Приморско-Ахтарск до августа 1942 года, наконец – Новороссийск, когда силы флотилии были включены в состав оборонительного района. В феврале 1943 года снова самостоятельная флотилия с главной базой в Ейске, затем Приморско-Ахтарске, наконец, - с апреля 1944 г. – Темрюк.

Действовала на коммуникациях врага, высаживала десанты в Таганрог, Мариуполь, Осипенко, участвовала в Керченско-Эльтигенской десантной операции 1943 года и Керченских в январе 1944 г. В апреле 1944 года расформирована.

Командующими были А.П.Александров (до октября 1941г.), С.Г.Горшков (до сентября 1942 г.), и с февраля 1943 г. до апреля 1944 г.

Чудская флотилия сформирована в июле 1941 года под командованием Н.Ю.Аврамова. Главная база – Гдов, затем Васкнарва, наконец – Мустве. Имея 3 канлодки, 13 катеров, 6 вооруженных пароходов, поддерживала войска при обороне Гдовского боевого участка. В августе 1941 года корабли затоплены по приказу командования в связи со сложившейся боевой обстановкой. А в мае 1944 года на Чудском озере воссоздана как бригада речных кораблей КБФ под командованием капитана 2 ранга А.Ф.Аржавкина.

Волжская флотилия создана в октябре 1941 года из кораблей учебного отряда и мобилизованных судов. Главная база была в Ульяновске. Проводила флотилия траление мин, поставленных авиацией врага, от Саратова до Астрахани, осуществляла противовоздушную оборону, конвоировала караваны судов с грузами и нефтепродуктами. Оказывала огневую поддержку войскам при Сталинградской битве. В июне 1944 года расформирована. Командовали ею С.Г.Сапожников (1941г.), С.И.Воробьев (до февраля 1942г.), Д.Д.Рогачев (до мая 1943г.), Ю.А.Пантелеев (до декабря 1943г.), П.А.Смирнов.

Онежская флотилия с августа 1941 года поддерживала войска Карельского фронта до ноября 1941 года. Главная база – Петрозаводск, затем – Вознесенье, Вытегра. Корабли оказывали артподдержку сухопутным войскам, перевозили людей, технику, боезапасы; препятствовали форсированию немцами реки Свири. Была расформирована с передачей кораблей Волжской флотилии.

В конце апреля 1942 года на Волге создан отдельный Онежский отряд кораблей, позднее преобразованный во флотилию на Онежском озере. Оказывала артподдержку армии, высаживала разведдесанты, сопровождала караваны судов с грузами, прикрывала озерные фланги армии. Участвовала во Свирско-Петрозаводской операции 1944 года. В июле 1944 года расформирована.

Командовали ею А.П.Дьяконов (август – ноябрь 1941 г., май 1942 – июль 1943 г.), П.С.Абанькин (август 1943 – январь 1944 г.), Н.В.Антонов (январь – июль 1944 г.).

Днепровская флотилия, созданная ещё в июне 1931 года на базе отдельного отряда судов (существовавшего с 1925 года), в 1939 году участвовала в освобождении Западной Украины и Западной Белоруссии, когда её главной базой стал Пинск. В июне 1940 года на её базе созданы Пинская и Дунайская флотилии. В годы Великой Отечественной войны, с выходом Красной Армии к реке Донец, в сентябре 1943 года, снова сформирована ДВФ. К весне 1944 года в её состав вошли около 140 кораблей и судов (16 бронекатеров, 10 сторожевых катеров, 40 тральщиков и др.). Она действовала на реках Днепр, Березина, Припять, Западный Буг, Одер, Шпрее. Участвовала в разгроме врага в Белоруссии, на Украине, Польше, в Берлинской операции.

Награждена орденами Красного Знамени и Ушакова I степени. 9 мая 1945 года расформирована. Ею командовали Б.В.Хорошихин (1931 – 37 гг.), Г.Н.Чубунов (1938 – 39 гг.), Н.О.Обрамов (1940), В.В.Григорьев (1943 – 1945 гг.).

Ладожская флотилия создана для прикрытия приозерных флангов армии во время советско-финской войны 1939 – 40 гг., затем преобразована в Учебный отряд ВМУЗ. А в начале Великой Отечественной снова развернута флотилия в составе 66 кораблей и катеров. Уже с 25 июня вела бои, поддерживая стрелковые части. Перебрасывала войска, эвакуировала население. Главной базой её последовательно были Сортанлахти, Шлис-сельбург, Новая Ладога, Осиновец, Морье.

Участвовала в Синявинской операции Ленфронта по деблокаде Ленинграда, а при блокаде обеспечивала перевозки войск и народнохозяйственных грузов, перевезя в Ленинград 312 тыс. человек и 1,1 млн. тонн грузов и вывезя из Ленинграда около 1,1 млн. человек и 310 тыс. тонн грузов.

В январе 1943 года участвовала в прорыве блокады Ленинграда. В 1944 году участвовала в Выборгской и Свирско-Петрозаводской наступательных операциях.

Награждена орденом Красного Знамени. В ноябре 1944 года расформирована.

Командовали ею в годы войны П.А.Трайнин, В.П.Барановский, С.В.Земляченко, В.П.Боголепов, Б.В.Хорошин, В.С.Чероков.

На определенных этапах войны создавались небольшие флотилии в помощь частям сухопутной армии – Пинская, Ильменская, Донская...

На заключительном этапе II мировой войны, вступив в войну с Японией, Советский Союз на Дальнем Востоке, помимо Тихоокеанского флота использовал корабли и суда **Амурской флотилии**.

Её история уходит в 1900-й год, когда создана была временная флотилия на реке Амур из вооруженных частных пароходов и барж, которые перевозили войска во время русско-японской войны 1904 – 05 гг. Официально же флотилия создана в июле 1906 года для обороны пограничной линии Амурского бассейна и обеспечения сообщения по реке Амур. На

1910 год в её составе были 8 башенных, 10 малых канонерских лодок и др. суда.

6 декабря 1917 года создана была уже Амурская советская флотилия, в 1920 году потерявшая почти все свои корабли, уведенные японскими интервентами. Восстановлена в 1922 году, участвовала в советско-китайском конфликте 1929 года, за особые заслуги при этом награждена орденом Красного Знамени.

В боевых действиях против японских войск в 1945 году КАФ имела 8 мониторов, 11 канлодок, 52 бронекатера и др. суда. Содействовала войскам 2-го Дальневосточного фронта в Сахалинской, Сунгарийской операциях. Командовал ею контр-адмирал Н.В. Антонов.

Воины речных флотилий показали высокое воинское мастерство и беспримерное мужество в боях. Из бесчисленных примеров можно выделить эпизод, когда главный старшина С. Башмаков с Волжской флотилии в августе 1942 года, обнаружив сброшенную немецкую и невзорвавшуюся мину в районе Каменного яра, штыком (!) разоружил её и детали доставил в штаб флотилии, что помогло специалистам выработать средства борьбы с неизвестными до того минами.

Недаром сотни тысяч моряков за мужество, героизм, самоотверженность и воинское мастерство удостоены наград Родины, десятки их стали Героями Советского Союза.

Вклад моряков речных флотилий в Великую Победу поистине велик.

7. Гражданский флот в Великой Отечественной.

О вкладе моряков гражданского флота, принявших активное участие в Великой Отечественной войне, свидетельствует глубоко профессиональное мнение бывшего Главнокомандующего Военно-морским флотом Адмирала флота Советского Союза С.Г. Горшкова, которое изложено им в книге «Морская мощь государства». «Вместе с Военно-Морским Флотом, - писал адмирал, - в боевых действиях на море принимали активное участие транспортный и промысловый флоты нашей страны. Транспорты и другие суда совершали тысячи рейсов по внутренним и внешним коммуникациям, подвергаясь атакам кораблей, авиации и подводных лодок противника, участвовали во многих десантных операциях. Значительная часть их после соответствующего дооборудования выполняла боевые задачи в повседневных боевых действиях в составе судов военно-морских баз. Особенно важной для транспортного флота была задача обеспечения перевозок воинских и народнохозяйственных грузов. За годы войны советский транспортный флот, располагая сравнительно небольшим составом судов, перевез около 100 млн. тонн необходимых стране и фронту грузов...» Таково общее представление о труде гражданских моряков в годы Великой Отечественной... Более конкретно их вклад в победу рассмотрим ниже.

Прежде всего, отметим поистине титанический труд северян. Это на их счету героические переходы через военную Атлантику в составе союзных караванов «PQ» и «QR» «1M» и «RA» с грузами техники и горючего, боеприпасов и продовольствия для воюющей Советской армии, а также разнообразных грузов из СССР союзникам - прежде всего хромовой и марганцевой руды.

Немало замечательных примеров героизма и мужества показали при этом экипажи транспорта «Донбасс», танкера «Азербайджан», многих других. Прекраснейшую иллюстрацию настоящего героизма северян дал писатель Валентин Пикуль в своей книге «Реквием каравану PQ-17», рассказав об экипаже парохода «Старый большевик», возглавляемом капитаном Иваном Ивановичем Афанасьевым. Экипаж нагруженного взрывчаткой парохода сумел отразить 47 воздушных атак врага, одновременно гасил возникший от попадания бомбы пожар. Каждую секунду экипажу грозил взрыв. Однако команда справилась с пожаром и повреждениями, вынудившими пароход отстать от конвоя и остаться без охраны и сопровождения. «Старый большевик» самостоятельно справился со своей бедой, а затем догнал караван, вызвав тем бурю восторга и своих, и союзных моряков.

Подвиг экипажа в этой трудной мужской работе приобретает особую окраску, если мы учтем, что команда наполовину состояла из женщин.

Мужество и мастерство, настойчивость и самоотверженность экипажа были высоко оценены: капитан И. Афанасьев, старпом К. Петровский и рулевой В. Аказенок удостоены звания Героя Советского Союза.

В активе северян также и снабжение удаленных гарнизонов побережья всем необходимым для жизни, работы и боя. Эта обязанность во многом падала на моряков транспортного и промыслового флотов.

Гитлеровцы, стремясь перерезать и прервать трассу Северного морского пути, использовали авиацию, подводные лодки и крупные надводные корабли.

Каждому советскому человеку хорошо известен неравный бой, происшедший 28 августа 1942 года в Карском море между ледокольным пароходом «Сибиряков» под командованием полярного капитана А. Качаравы и фашистским рейдером - тяжелым крейсером «Адмирал Шеер». Всего две трехдюймовки и две сорокапятимиллиметровки мог противопоставить «Сибиряков» десяткам крупнокалиберных, в том числе 280-мм, орудиям плавучей бронированной крепости. Но экипаж ледокольного парохода принял бой. Это была беззаветная, но не безумная отвага людей, понимавших, что в их силах не победить, а хотя бы на несколько часов задержать грозный рейдер, так как неподалеку находились беззащитные караваны судов, да и застигнутый врасплох важнейший пункт Севморпути - порт Диксон. Ценой многих жизней и гибели корабля флот был извещен о грозящей опасности. Пиратский рейд «Адмирала Шеера» прерван, подавшая большие надежды гитлеровскому командованию операция «Вун-

дерланд» сорвана.

Справедливо отмечала газета «Правда» роль гражданского флота в те дни! Еще задолго до подвига «Сибирякова», в июне 1942 года, она сообщала: «Отечественная война советского народа потребовала от морского транспортного флота, от всех советских моряков напряженной и по-военному оперативной работы. С первых же дней для них сложились труднейшие условия. Враг производил разбойничьи нападения на советские суда... Транспортные суда вместе с военными кораблями под огнем противника бесстрашно доставляют боевое снаряжение, горючее и продовольствие доблестным советским воинам. Враг пытался и пытается помешать плаванию наших судов, совершающих заграничные рейсы... В огне войны моряки прошли боевую проверку. Они показали себя мужественными, достойными сынами Родины».

Отдавая должное морякам транспортного и ледокольного флотов, надо сказать о «дважды моряках» - о моряках рыбопромыслового флота Севера, ходивших в студёные и грозные северные моря на утлых суденышках - рыболовных траулерах, сейнерах, ботах - в годы войны. Тем более, что о них уже неплохо сказано прославленным адмиралом Героем Советского Союза Иваном Степановичем Исаковым: «Траулерам, несущим дозор в суровом Баренцевом море, не приходилось к нему привыкать, так как они годами и с большим напряжением (еще в мирные годы) работали здесь, невзирая ни на какую погоду. Теперь потребовалось бдительно следить за горизонтом и воздухом, не позволять безнаказанно появляться перископу неприятельской подводной лодки, уметь обращаться со своим вооружением, с германскими минами и своевременно доносить об изменении обстановки.

Не сразу далась вся эта премудрость скромным труженикам моря, но ненависть к врагу, горячее желание принять участие в общей борьбе с захватчиками и морской опыт сделали из них незаменимых бойцов морских Вооруженных сил Советского Союза».

Лучшее подтверждение этих слов - героические подвиги экипажей бывших рыболовных траулеров «Пассат», «Туман» и «Бриз», ставших в числе 47 своих собратьев сторожевыми кораблями Северного флота. Они были грозными боевыми единицами, несмотря на малое - 1150 тонн - водоизмещение, и малую скорость хода - до 10 узлов.

«Пассат», которым командовал капитан Владимир Лаврентьевич Окуневич, сопровождая два транспортных судна с военными грузами, был атакован тремя фашистскими эсминцами, поддержанными затем еще двумя боевыми кораблями. Огромной огневой мощи врага «Пассат» мог противопоставить лишь два 45-мм орудия и два пулемета. Экипаж «Пассата» с честью выполнил долг перед Родиной и сослуживцами. Корабль со всем экипажем погиб под шквалом вражеских снарядов. До последнего снаряда, уже будучи по колено в воде на погружающемся траулере, стрелял командор кормового орудия Борис Моцель. Повторя известный подвиг ле-

гендарного крейсера «Варяг», «Пассат» ушел на дно, не спустив флага.

Подобный же подвиг совершил и сторожевик «Туман» под командованием Леонида Шестакова, находившийся в дозоре у входа в Кольский залив. Перед рассветом 10 августа 1941 года он был атакован тремя вражескими кораблями. В первые же минуты вышла из строя кормовая сорокапятимиллиметровка, убиты командир и комиссар корабля. В командование вступил помощник командира лейтенант Рыбаков. Чуть больше часа продолжался неравный бой. Израненный корабль (20 прямых попаданий), несмотря на самоотверженную борьбу команды с пожаром и поступающей водой, ушел под воду под военно-морским флагом, сбитым было снарядами врага, но снова поднятым на мачте ранеными рулевым К. Семеновым и радистом К. Блиновым. 15 членов экипажа погибли, 17 ранены. Их спасли катера береговой обороны. В честь этого подвига место гибели «Тумана», как и «Сибирика», стало координатами боевой славы.

Впечатляющ вклад моряков-черноморцев. Прежде всего, они обеспечивали охрану коммуникаций, связывавших осажденные фашистами города Азово-Черноморского бассейна, осуществляли огромные перевозки войск, техники, вооружения и боеприпасов с «Большой земли». Они помогли защитникам осажденной Одессы держаться, героически сражаясь 73 дня, и уйти непобежденными, по приказу командования. Блокированному с моря и суши Севастополю - главной базе Черноморского флота - помогли выстоять 250 дней! Они поддерживали в содружестве с военными моряками коммуникации вдоль всего Кавказского побережья, затем обеспечив освобождение Новороссийска и других портов Кавказа.

Только с начала войны до конца 1942 года гражданские моряки вместе с военными моряками перевезли около полутора миллионов человек и более миллиона тонн разных грузов. Велик их вклад в дерзкие морские десанты в Феодосию, Керчь, Новороссийск. В частности, при подготовке Керченско-Феодосийской операции в декабре 1941 года оказалось, что высадочных и транспортных сил у военного флота очень мало. Более того, он не имел специальных десантных кораблей. Пригодились рыбацкие промысловые суда - траулеры, боты, буксиры, лодки. Собранные из множества рыбацких селений, рыбокомбинатов и рыбозаводов, они составили внушительную флотилию, принявшую на борт десятки тысяч бойцов, сотни минометов и пулеметов, огромное количество боеприпасов. И вели эти суденышки зачастую те же рыбаки - вели по хорошо знакомым местам, узнаваемым ими в сплошной ночной тьме настороженного военного моря.

Рыбаки-черноморцы оказывали также неоценимую помощь бойцам в ведении разведки на побережье, в помощи партизанам. Они были проводниками у диверсионных и десантных групп. Одновременно рыбаки выполняли и свои прямые обязанности. Зачастую днем на виду у противника, под разрывами его снарядов, они добывали рыбу для населения осажденных городов и их защитников, а ночью уходили в дозоры или дерзкие вылазки в тыл врага с разведывательными или диверсионными группами.

И еще один подвиг нельзя забыть: когда после героической обороны пала Керчь, рыбаки Приазовья и Крыма под прицельным артиллерийским огнем врага с керченского берега и непрерывной бомбежкой с воздуха вывели через узкое горло Керченского пролива значительную часть рыболовного флота в Черное море.

Особо следует сказать о Герое Советского Союза Кирилле Селиверстовиче Диброве, до войны работавшем на рыбном предприятии Краснодарского края. Он четырнадцать раз высаживался в тыл врага в составе десантов на участке побережья от Новороссийска до Анапы, обеспечивал подкреплениями и боеприпасами защитников «Малой земли». «Защитники «Малой земли», - говорил он, - восхищались подвигами рыбаков. Бойцы-десантники чувствовали себя уверенно и каждый день наносили врагу урон, рыбаки их никогда не подводили и своевременно, несмотря на трудности и опасности, снабжали всем необходимым, вывозили на Большую землю тяжело раненых бойцов. Мне особенно запомнились командир катера «Октябрь» Владимир Варфоломеев; скромный, всегда подтянутый капитан рыболовного сейнера Григорий Андреевич Грищенко - золотые это люди, какое большое дело они тогда делали, какую большую помощь оказывали военному командованию».

В воинские и народохозяйственные перевозки с первого же дня войны включились и транспортные суда Балтики. Под непрерывными бомбо-артиллерийскими ударами врага обеспечивали они всем необходимым прибрежные и островные гарнизоны в Финском и Рижском заливах, эвакуировали население и промышленное оборудование из опасных районов. Транспортные суда, как и обеспечивающие их боевые корабли, плавали в исключительно сложной и опасной минной обстановке, они непрерывно подвергались ударам авиации и торпедным атакам морских легких сил врага. Гражданские моряки-балтийцы сумели внести огромный вклад в 900-дневную оборону Ленинграда, осуществляя перевозки людей, техники, различного снабжения его защитникам и населению. Они вывозили раненых и эвакуировали гарнизоны с многочисленных островов в восточной части Финского залива, а также поддерживали работу коммуникации «Дорога жизни» через Ладожское озеро.

Гражданские моряки Балтики одни из первых попали под фашистские бомбы. В их числе, прежде всего, экипаж теплохода «Гайсма», еще в 3 часа 20 минут 22 июня 1941 года атакованный и торпедированный фашистскими катерами у острова Готланд. По достоинству следует оценить подвиг экипажа транспорта «Казахстан» под командованием второго помощника капитана Л. Загорулько, под градом бомб потерявшего ход во время героического и трагического таллиннского перехода. Целый день транспорт подвергался атакам вражеских самолетов. Более ста бомб сброшено было на судно. На нем возник пожар. Транспорт получил множество пробоин и повреждений. Однако моряки сумели спасти судно и самостоятельно довести его до о. Вайндло. Второй помощник капитана Л. Заго-

рулько, стармех В. Фурса, боцман Х. Гайнутдинов, машинисты Л. Слепнер и А. Шишин, кочегар А. Шумило и кок П. Монахов за самоотверженность и беззаветную преданность Родине были отмечены специальным приказом Верховного Главнокомандующего И.В. Сталина. И это можно было понять: на транспорте находилось 5000 бойцов и командиров!

Тяжелые утраты понесли в том переходе балтийские моряки: из 67 транспортов и вспомогательных судов только 23 пришли в Кронштадт.

Достойное место в летописи славы гражданского флота занимают моряки-дальневосточники. Они вынесли на своих плечах огромное напряжение интенсивных перевозок стратегического сырья и разнообразного снаряжения для страны и армии через Тихий океан. Они вынесли и резко возросшую нагрузку на рыбопромысловый флот, ибо Дальний Восток стал, по сути, основным источником рыбопродукции для страны.

Многочисленны жертвы, понесенные транспортно-танкерным флотом. В частности, транспорт «Перекоп» (капитан А.А. Демидов), который в течение 17-18 декабря 1941 года неоднократно был атакован, а затем потоплен японскими самолетами на переходе Владивосток-Сурабая. Плавающих моряков расстреливали из пулеметов. Оставшихся в живых, в том числе раненых, заключили в лагеря военнопленных, где продержали два года.

Такая же участь постигла танкер «Майкоп» (капитан А.Р. Левченко), 20 декабря 1941 года следовавший из Сурабаи во Владивосток. В первый день экипаж справился с полученными повреждениями. Но на второй, когда на судно сброшено было 43 бомбы, танкер утонул.

В апреле 1942 года целой эскадрой в составе 4 линкоров и 8 эсминцев был задержан и приведен в порт Кушимото транспорт «Ангарстрой» (капитан Г.Р. Бондаренко). Целый месяц держали судно под арестом. А на следующий день после освобождения «Ангарстрой» был торпедирован японской подлодкой.

Так же трагично сложилась судьба транспортов «Кола», «Белоруссия», «Кречет», «Ашхабад» и многих других. Всего же японцами задержано 178 и потоплено 18 наших торговых судов!

Дальневосточники обеспечивали перевозку и высадку морских десантов на Сахалин, Курильскую островную гряду, в порты Кореи, проявив при этом высокое мастерство и мужество. В частности, высадку десанта на о. Шумшу обеспечивали 17 транспортов Дальневосточного пароходства, в том числе «Пугачев», «Чапаев», «Урицкий», «Менжинский», «Красное знамя», а также траулеры «Буревестник», «Дальневосточник» и др. Именно в этой операции повторил подвиг Александра Матросова бывший камчатский моряк старшина 1 статьи Николай Александрович Вилков, посмертно получивший звание Героя Советского Союза.

Немал вклад каспийцев, на которых (как и на тихоокеанцев) легла главная задача - рыбодобыча, изготовление консервов, рыбных концентратов для фронта и т.п. А ведь из корабельного состава более 50 единиц,

имевшие деревянные корпуса, были мобилизованы для траления магнитных мин. Остальные отправлены на промысел. Подводя итоги прошедшей войны и определяя степень трудности, выпавшей на долю гражданского флота в ту тяжкую годину, надо подчеркнуть, что погибло немало торговых, транспортных и рыбопромысловых судов (у рыбаков ровно треть флота), много моряков погибло на всех участках нашего огромного морского фронта, и память народная навсегда запечатлела их имена. Среди них бывшие рыбаки, удостоенные высшего отличия Родины - звания Героя Советского Союза: дважды Герой Советского Союза Александр Осипович Шабалин, Герои Советского Союза бывший матрос Мурманского тралфлота И.М. Сивков, бывший слесарь Мурманской судовой верфи А.Ф. Бредов, бывший рабочий Азовского бондарного завода Л.В. Кондратьев, бывший николаевский рыбак А.И. Андреев, бывший рабочий Керченского рыбокомбината А.Ф. Головлев, бывший астраханский рыбак В.В. Елизаров, бывший камчатский матрос Н.А. Вилков.

ГЛАВА XV

ВОССТАНОВЛЕНИЕ, РАЗВИТИЕ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ФЛОТА

1. Флот в послевоенные годы.

Выполнив свой долг перед Родиной и народом в годы Великой Отечественной войны, Военно-Морской Флот показал беспредельное мужество, мастерство и героизм экипажей кораблей, воинов береговых частей, авиаторов.

В ходе тяжелой и кровопролитной войны военные моряки добились впечатляющих результатов. Прежде всего, они силой своего оружия, личных мужества, отваги, боевого мастерства достойно поддерживали сухопутные войска в дни горестного отступления в 1941 – 42 годах и в дни славных наступлений, особенно в 1944 – 45 годах. При этом нанесли врагу ощутимые удары, в результате которых фашисты потеряли 1435 транспортных судов общим водоизмещением около 3,5 млн. тонн, а также более 1300 боевых кораблей. Свыше половины потерь – от ударов морских авиаторов, треть – от торпедно-артиллерийских атак подводников, около 10% - потери на минных полях.

Вместе с тем военный флот и приданные ему вспомогательные силы – торгово-транспортные, рыбопромысловые и другие суда – перевезли более 100 млн. тонн разнообразных грузов, прежде всего военных, а также свыше 10 млн. человек – военных и гражданских.

Мужество, самоотверженность, мастерство военных моряков высоко оценены правительством – 613 человек стали Героями Советского Союза, в том числе 7 человек – дважды Героями. Более 350 тысяч человек награждены орденами и медалями. 78 боевых кораблей стали гвардейски-

ми, 238

кораблей награждены боевыми орденами.¹

7 мая 1965 года, в ознаменование 20-летия Великой Победы Северный, Черноморский и Тихоокеанский флоты были награждены орденом Красного Знамени, а Балтийский, уже имевший с 1928 года орден Красного Знамени, стал дважды Краснознаменным.

Бои отгремели. Однако долго еще военные моряки продолжали смертельно рисковать, обеспечивая безопасность судоходства на морях, реках и озерах, “засоренных” в годы войны многочисленными минами и иными взрывными зарядами. Особо ответственная, тяжелая и опасная работа выпала на долю моряков тральных кораблей.

Наиболее великой минная опасность была в мелководном Балтийском море, в северо-западной части Черного моря и районе Новоземельских проливов Северного Ледовитого океана. Только в Финском заливе военноморские силы Германии, Финляндии, а также Советского Союза поставили около 75500 якорных мин и минных защитников, более 5100 донных мин. В зоне действия Северного флота необходимо было протралить 38 закрытых для мореплавания районов общей площадью около 10 тыс. квадратных миль. На 1930-километровом участке судоходства по р. Дунай (от устья до г. Вена) было поставлено свыше 3300 мин (т.е. по 1,6 мины на каждый километр реки). А вообще на всех европейских морских и речных театрах действий нашего флота было выставлено более 145 тыс. мин и минных защитников; на Дальнем Востоке (в зоне Тихоокеанского флота) - около 42 тысяч.

Все это связывало и ограничивало не только боевую учебу военного флота, но и деятельность гражданского флота - пассажирских и торговых, рыбопромысловых и зверобойных судов. Вынужденно вводились ограничения на плавания в определенных районах моря, рекомендовались только протраленные фарватеры. Одновременно велись срочные тральные работы по особым заданиям. Прежде всего, шло планомерное освобождение от мин, фугасов и боезапаса важных в народнохозяйственном плане районов морей и рек.

18 марта 1945 г. Совет Народных Комиссаров своим постановлением определил для всех флотов очередность траления районов и примерные сроки завершения работ. В первую очередь должны были очистить районы, прилегающие к портам. В частности, на Балтике - в районе устья р. Западная Двина, р. Свирь, портов Клайпеда, Гданьск, Балтийск, а также Рижский и Калининградский заливы.

¹ Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. М., Воениздат, 1988. с 472-475, 556

На Балтике работали четыре бригады траления - 1-я Краснознаменная (контр-адмирал Ф. Юрковский), 2-я (капитан 1 ранга И. Пермский), 3-я

(капитан 1 ранга П. Артеменко) и 4-я (контр-адмирал М. Белов). В мае 1946 г. к ним добавилась 5-я бригада (капитан 1 ранга С. Киселев). В каждой из них было 60-90 тральщиков и катеров, в том числе мобилизованных из гражданских ведомств.

Первые два года уничтожали мины в гаванях, на рейдах и фарватерах. В последующие три-пять лет велось сплошное траление известных минных заграждений. Затем началось повторное придонное траление для полного уничтожения минной угрозы. В целом боевое траление заняло более 20 послевоенных лет!

Немало драматических и трагических случаев пережили моряки сил траления в борьбе с минной опасностью. Однако к 1963 году на Балтике, например, полностью была очищена от мин площадь моря в 15 тыс. квадратных миль. Уничтожено при этом более 7000 мин.

До 1948 года была очищена от мин река Дунай. Причем работали здесь моряки СССР совместно с моряками Румынии, Болгарии и Югославии. До 1951 года черноморцы занимались тралением своих районов, а также участков моря, прилегающих к побережью Румынии и Болгарии. К 1946 году справились со своей задачей тихоокеанцы, работавшие у берегов Приморья, а также возле корейских портов Сейсин, Гензан, Расин.

Траление - трудоемкая, сложная и чрезвычайно опасная работа. Порой в одном минном заграждении ставились мины самых различных видов и систем: якорные, донные, антенные, с взрывателями контактными, акустическими, магнитно-акустическими, динамическими и т.п. При этом они оснащались специальными противотральными устройствами, всевозможными ловушками. Особую опасность представляли донные неконтактные мины - мины, имевшие магнитные, акустические, гидродинамические, а то и комбинированные взрыватели высокой чувствительности, к тому же снабженные порой приборами срочности и кратности ...

Несмотря на огромные трудности и опасности, боевое траление было завершено. Правительство высоко оценило этот опасный труд. Многие мастера траления стали Героями Советского Союза уже в "мирное" время: на Северном флоте - А. Иванников и В. Голицын; на Балтике - Г. Оводовский, А. Дудин, Ф. Пахольчук и Н. Гуров; на Черноморье - Я. Волков, Ф. Савельев, А. Ратнер; на Дунае - Г. Охрименко и Н. Жолобов; на Тихом океане - В. Пивень... Более тысячи моряков были награждены боевыми орденами и медалями.

Одновременно с очищением вод от минной опасности, военные моряки продолжали совершенствовать организацию флота и боевую учебу. Поначалу произошло объединение в управленческом звене: существовавшие прежде отдельно Народный Комиссариат обороны и Народный комиссариат военно-морского флота, переименованные соответственно в Министерство Вооруженных сил и Военно-морское Министерство, с 15 марта 1953 года стали единым Министерством обороны СССР. Большая централизация управления в мирное время была целесообразна. Военно-Морской

Флот, как часть Вооруженных сил страны, изменил организацию разукрупнением и, таким образом, приближением руководства к кораблям, корабельным соединениям. Появились по два флота на Балтике и Тихом океане: 4-й и 8-й Балтийские, 5-й и 7-й Тихоокеанские. Правда, в середине 50-х гг. флоты опять слились в единые по театру действий.

Постепенно ликвидировались военно-морские базы на иностранных территориях: в 1946 г. советские корабли ушли с датского острова Борнхольм, затем из портов Германии. В 1955 г. Китаю была передана военно-морская база Порт-Артур; в 1956 г. ликвидирована в Финляндии военно-морская база Порккала-Удд...

Завершив длительную и тяжелую войну с Германией и Японией, Советский Союз, конечно же, потерял немало своих боевых кораблей. Поэтому часть корабельного флота была пополнена взятыми по репарации захваченными кораблями Германии, Италии и Японии. Например, от германского флота Советский Союз получил крейсер, 10 эсминцев, 10 подводных лодок, 44 тральщика и 30 торпедных катеров; от итальянского - линкор, крейсер, 2 эсминца, 3 миноносца, 2 подводные лодки, 11 катеров; от японского - 7 эсминцев, 17 эскортных кораблей, 2 минзага, тральщик и др. Правда, пришлось при этом возвратить Англии переданные ею еще в 1944 году нашему флоту для ведения боев на Севере линкор, крейсер, 7 эсминцев и 3 подводные лодки. Так что численный состав флота не очень и вырос. Кроме того, полученные корабли были довольно старыми, и большинство из них вскоре пришлось просто-напросто списать из боевого строя, а затем - из состава флота. Вот почему в Законе о первой послевоенной пятилетке (1946-1950 гг.) было записано: "Полностью восстановить судостроительные заводы и кооперированные с ними предприятия, в первую очередь ленинградские и николаевские судостроительные заводы. Восстановить и увеличить мощность речных и морских судостроительных предприятий". Нужно было строить и обновлять флот!

а) Научно-техническая революция в XX веке

Как в начале XIX столетия, с приходом века паровой энергетики вместо ветровой, резко изменилось лицо флота – появились новые, непривычные типы и классы кораблей, их вооружение и техническая оснащенность, так и в середине XX века наступил технический перелом, коснувшийся, прежде всего, флота, ибо его корнем было появление нового вида энергетики и сопутствующие изменения техники.

Начать, видимо, необходимо с задач, поставленных партией и правительством по ускоренному развитию и обновлению Военно-Морского Флота.

И советский народ выполнил поставленные задачи.

Уже в начале 50-х гг. на флоты поступило немало современных боевых кораблей - крейсеров, эсминцев, подводных лодок, сторожевиков,

тральщиков и др. А корабли предвоенной постройки проходили модернизацию, предусматривающую усиление зенитного, противолодочного, противоминного вооружения, совершенствование связи и радиолокации.

Последнее слово военного кораблестроения представляли в те и последующие годы крейсера типа “Чапаев” и “Свердлов” (их водоизмещение - 14000 т, вооружение 12-152 мм орудий в 4 башнях, 12-100 мм орудий в 6 башенных установках, 20-37 мм спаренных автоматов); эсминцы типа “Смелый” и “Вдохновенный” (водоизмещение - св. 3500 т, вооружение - 4-130 мм орудия (в 2 башнях), 2-85 мм (башня), 7-37 мм автоматов, 2 пятитрубных торпедных аппарата, бомбометы, глубинные бомбы); сторожевики типа “Ястреб”, подводные лодки типа “Челябинский комсомолец” и др.

В этот период в нашей стране началось строительство не только океанских подводных лодок, имеющих устройство для работы дизелей под водой, более мощные аккумуляторные батареи и повышенную скорость хода. Шли эксперименты по освоению единого двигателя надводного и подводного хода. На кораблях стали появляться первые образцы крылатых ракет.

Над созданием новых кораблей плодотворно трудились ученые-конструкторы и инженеры Н.В.Алексеев, М.А.Рудницкий, А.А.Жуков, А.А.Якимов, В.А.Никитин и другие. Совершенствовали торпедное оружие Н.Н.Шамарин и А.В.Трофимов. Новшества в артиллерийское вооружение вносили А.А.Флоренский, С.И.Лодкин, И.И.Иванов. Разрабатывали новые средства связи, радиолокации и гидроакустики А.К.Балаян, А.С.Гринштейн, Б.Н.Вовнобой, Ф.М.Карташев, А.А.Савельев. Более совершенные средства кораблевождения и навигации создали группы ученых во главе с Б.И.Кудревичем и В.В.Каврайским...

На основе всех этих достижений ученых-вооруженцев и конструкторов-судостроителей возникли боевые корабли и средства, каких на нашем флоте ещё не было.

Первые ракетные крейсера т. “Грозный”, вступившие в боевой строй в 1962 году на Северном флоте, имели длину почти 143 м, ширину – 15, полное водоизмещение более 5300 т. Они предназначены были для уничтожения легких крейсеров, эсминцев и крупных транспортов противника, для чего вооружены двумя счетверенными пусковыми установками крылатых ракет, а также артиллерийским вооружением с соответствующими радиолокационными системами.

В это же время (с 1961 года) в боевой строй ВМФ вошли первые ракетные катера с двумя, а затем – четырьмя крылатыми ракетами. С 1961 по 1965 год их построили более 600!

Началось строительство больших океанских подводных лодок, имеющих устройство для обеспечения работы дизелей под водой, а также более мощные аккумуляторные батареи и повышенную скорость подводного хода. Начались широкие эксперименты по освоению единого двигателя

надводного и подводного хода.

В Военно-воздушных силах ВМФ появились реактивные истребители и дальные бомбардировщики.

Для подготовки кадров новому флоту открывалось несколько новых высших военно-морских училищ, школ, учебных отрядов.

25 сентября 1949 года ТАСС сообщил об успешном испытании атомной бомбы в СССР. Так закончился этап монопольного владения атомным кулаком для США.

Вот когда не только стали появляться и совершенствоваться ракеты разных классов для поражения морских, наземных и воздушных целей, а противолодочники получили в качестве дальнего оружия ракеты-торпеды и ближнего – реактивные бомбометы. Появилось ядерное оружие.

Вместе с ракетами оно повлекло изменение представлений о характере будущей войны на море и на суше. Начались ожесточенные споры о роли, месте и необходимости флота как такового.

Появились два направления в отношении подводного кораблестроения. **Первое** – создавать атомные подводные ракетоносцы - носители мощных дальнобойных ракет и многоцелевые атомоходы, способные выполнять комбинированные боевые задачи; **второе** – вооружить флот ракетоносной авиацией дальнего действия, способной выполнять боевые задачи в океане. Борьбу же с подводной угрозой вести как подводными атомоходами, так и морской авиацией и надводными кораблями специальной постройки.

Создание ракетно-ядерного оружия и атомоходов послужило фундаментом последующего выбора направлений в строительстве флота - построены различные противолодочные корабли, в том числе с газотурбинными установками; начали внедрение палубной авиации; создан первый противолодочный крейсер-вертолетоносец. Появились корабли на воздушных подушках и подводных крыльях.

2. Создание океанского флота.

После 2-й мировой войны лидером капиталистического мира стали США, так как прежние ее конкуренты в Европе и Азии были ослаблены войной или разгромлены, а в США вдвое выросло производство, которое в мировом промышленном производстве составило 60 процентов!

Естественно, что у США к этому времени был и огромный современный флот. Только авианосцев различных типов и назначения было в нем более 100. К тому же США обладали тогда монополией на атомную бомбу.

Весь пропагандистский аппарат США работал на прославление американского атомного всемогущества, американского богатства и мощи. Этому же способствовало создание в 1949 году военно-политического союза НАТО (Организации Северо-атлантического договора), затем еще двух агрессивных блоков в Азии - СЕНТО и СЕАТО, направленных прежде

всего против СССР.

“Превосходство на море, - заявил в декабре 1982 г. на церемонии ввода в строй линкора “Нью-Джерси”, оснащенного ракетами большой дальности, президент США, - это для нас необходимость, мы должны суметь контролировать воздух, поверхность моря и подводное пространство, чтобы обеспечить доступ ко всем океанам мира”. Это положение развито было руководством США, требовавшим создать такой флот, который имел бы возможность “осуществлять наступление на русских в их территориальных водах и атаковать цели, расположенные в глубине советской территории”.¹

Еще более конкретно выразился по этому поводу морской министр США Леман: “Стратегическая миссия военно-морских сил США состоит в том, чтобы блокировать русский флот и превратить Советский Союз в изолированный остров”. Именно потому во флоте США и НАТО уже тогда насчитывалось около 3300 боевых кораблей и вспомогательных судов, 2600 боевых самолетов, 1400 вертолетов, а в специально выделенных стратегических силах - 38 атомных ракетных подводных лодок США, и у ее партнеров: Франции - 6, Англии - 4. Кроме того, США имели 25 ударных авианосцев, в том числе 4 атомных.

Эти обстоятельства не могли не насторожить руководство советской страны и нашего ВМФ. Они решили безотлагательно принять необходимые меры для обеспечения безопасности рубежей Отечества. XXVII съезд Коммунистической партии Советского Союза (единственной в то время политической партии страны), выражая мнение и надежды народа, в принятой резолюции заявил: “...Советский Союз не хочет для себя большей безопасности за счет других, но никогда не согласится и на меньшую. Это стоит немалых средств и сил. Но, пока существует угроза посягательства на завоевания Октября, угроза всеобщему миру, мы будем укреплять и далее наши славные вооруженные силы, выделять на оборону страны столько, сколько необходимо”.²

С одной стороны предприняты были меры мирного характера - односторонние сокращения Вооруженных Сил в 1945 - 49 гг., затем - в 1955-58 гг. Это говорило о миролюбивой политике страны. Но, с другой стороны, создан был и коллективный союзнический договор о дружбе и взаимопомощи - Варшавский Договор (1955 г.). Это была гарантия на случай агрессии капиталистических стран. Затем последовали подписанное в 1972 году с США “Соглашение о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве”, подтверждающее наше миролюбие.

Вместе с тем еще 25 сентября 1949 г. ТАСС сообщил об успешном испытании в СССР атомной бомбы. Это было серьезным предостережением безрассудным политикам. В Советском Союзе вплотную занялись совершенствованием ракетных систем, противолодочных сил, ядерного

¹ Боевой путь Советского Военно-морского флота. М., 1988, с. 479

² Материалы XXVII съезда КПСС.

оружия. Естественно, появление новых видов оружия требовало соответствующего изменения и развития военного искусства, создания атомных подводных лодок, носителей ракетного оружия дальнего действия, а также - создания многоцелевых подводных лодок для выполнения комбинированных задач.

Было признано необходимым создать и ракетноносную авиацию дальнего действия. В середине 50-х гг. ЦК КПСС принял решение о строительстве мощного ракетно-ядерного океанского флота. И уже через несколько лет от причала отошел первый советский подводный атомоход “Ленинский Комсомол”. А в сентябре 1958 года произведен первый пуск ракеты из-под воды.

Оценивая созданное, тогдашний Главнокомандующий ВМФ Адмирал флота Советского Союза С.Г. Горшков писал: “...Сегодня, когда мы уже имеем флот, являющийся одним из сильнейших в мире, оглядываясь назад, отчетливо видишь, какой же колоссальный труд вложен в него нашими замечательными учеными и конструкторами, инженерами и рабочими. Можно сказать, что наш флот создан трудом всего советского народа”.¹

Вслед за атомными подводными ракетоносцами были сконструированы и построены различные противолодочные корабли, в том числе газотурбинные. Затем началось внедрение на корабли палубной авиации. В 1967 году появился первый противолодочный крейсер-вертолетоносец типа “Москва”. Наконец, стали строить корабли на подводных крыльях и на воздушной подушке - десантные корабли, новейшие тральщики... Научно-технический прогресс на флоте продолжался.

Главными родами сил флота ныне являются атомные ракетные подводные лодки и ракетноносная морская авиация, главным оружием их - баллистические и крылатые ракеты с ядерными боеголовками. Прогресс на флоте самоочевиден: энерговооруженность нынешних подводных лодок по сравнению с довоенным временем возросла почти в 100 раз, скорость подводного хода - более чем в 3 раза, глубина погружения - более чем в 5 раз.

Наши подводные атомоходы в июле 1962 года прошли под вековыми льдами и всплыли на Северном полюсе. Это сделал атомоход “Ленинский Комсомол” (командир-капитан 1 ранга Л. Жильцов). Наши подводники совершили ракетный пуск из-под воды. А в 1966 году состоялось групповое кругосветное плавание атомных подводных лодок под командованием контр-адмирала А.П. Сорокина. Подводные лодки капитанов 2 ранга Л.Н. Столярова и В.П. Виноградова прошли без всплытия 25 тыс. миль. Одновременно экипажами кораблей велись исследования Мирового океана - замеры плотности, солёности, температуры воды, скорости и направления подводных течений, ну и, разумеется, проверялась работа новой техники и

¹ Горшков С.Г. Океанский страж. Красная звезда. 1985, 5 марта.

обитаемость кораблей в различных климатических условиях.

Основой ударной мощи флота стали атомные подводные ракетоносцы. “В них сконцентрирована большая ударная сила, высокая мобильность, малая уязвимость, способность вести боевые действия глобальных масштабов по уничтожению важных наземных объектов противника. Об этом знают и те, кто вынашивает агрессивные планы. И они не могут не считаться с тяжелейшими последствиями возмездия, которое может обрушиться на агрессора с океанских направлений, если он посмеет развязать ядерную войну, ” - отмечал Главком ВМФ того времени Адмирал флота Советского Союза С.Г. Горшков.

Атомные ракетные подводные лодки непрерывно совершенствовались. И в 1967 году в строй ВМФ вошла головная подводная лодка проекта 667 (ее модификации - “Навага”, “Мурена”, “Кальмар” и “Дельфин”). “Дельфин”, к примеру, имеет длину 166 м, ширину - 12,5 м, подводное водоизмещение 12600 т. Два ядерных реактора дают ей скорость под водой - 24 узла. Вооружение составляют 16 пусковых установок баллистических ракет, а также 4 носовых торпедных аппарата с запасом 12 торпед.

С 1967 г. по 1992 год было построено 62 лодки всех модификаций пр. 667. А дальнейшей разработкой стал атомный подводный ракетоносный крейсер пр. 941 “Акула”, имеющий уже 20 пусковых установок новейших баллистических ракет.

Важное место среди сил ВМФ занимает морская авиация. Это - дальние бомбардировщики, дальние разведчики, ракетоносцы. Одной из главных целей морской авиации стала борьба с атомными подводными ракетоносцами. Вместе с тем резко возросло значение авиации ПЛО, особенно - корабельного базирования.

Серьезной силой стали надводные корабли - как ударные, так и противолодочные. Среди первых - атомные ракетные крейсера типа “Киров”, большие и малые ракетные корабли, ракетные катера. Среди вторых - противолодочные крейсера (авианесущие крейсера) типа “Москва” (водоизмещение - 14600 т, 3 зенитно-ракетных комплекса, 2 башни спаренных 100-мм орудий); “Киев” (водоизмещение ок. 42000 т, 8 ракетно-торпедных (в 4 спаренных установках) и 3 ракетных комплекса, три двухорудийных 100-мм башни, РБУ (реактивные бомбометные установки), РЛС); “Новороссийск”, - а также большие противолодочные корабли типа “Красный Кавказ” (водоизмещение - св. 4000 т, вооружение - 4-180 мм (в 2 башнях), 2 зенитных ракетных комплекса, многоствольные РБУ (ракетно-бомбовые установки), много РЛС: навигационных, ракетно-артиллерийских, средств радиотехнической разведки); и “Николаев”; сторожевые корабли типа “Бодрый”, “Неукротимый”...

По-прежнему оставались мощными помощниками атомным обычные ракетные крейсера такие, как “Слава” (8 ракет в 2-х комплексах, 4-100 мм орудия (в 2 башнях), зенитно-ракетный комплекс), “Адмирал Фокин”, “Грозный” или малые ракетные корабли типа “Зарница”, ракетные катера

типа “Кировский комсомолец”.

Хотя Россия ныне придерживается доктрины не нападения, а обороны своих рубежей, в составе флота есть десантные корабли, предназначенные для перевозки людей и техники, - большие десантные корабли типа “Иван Рогов” и “Александр Торцев”, средние и малые десантные корабли, а также десантные корабли на воздушной подушке (КВП) разных типов.

Коренным образом изменился характер и вооруженность такого замечательного вида ВМФ, как морская пехота, принявшей ныне на вооружение плавающие и высокопроходимые танки, бронетранспортеры, артустановки различного назначения, разведывательные и инженерные машины.

Большое и важное место в ВМФ занимает вспомогательный флот, обеспечивающий боевую и повседневную деятельность боевых кораблей. Это суда снабжения, перевозящие боеприпасы и продовольствие, воду и топливо, другие материальные средства; плавучие базы, обеспечивающие ремонт механизмов кораблей в морях и океанах, осуществляющие бытовое обслуживание личного состава боевых кораблей; гидрографические, аварийно-спасательные и иные суда.

И еще одну сторону жизни и деятельности современного флота нельзя обойти: динамичность и большой пространственный размах боевых действий на море, сложность применяемых средств и оружия требуют от командующих силами флота и их штабов быстрого анализа изменений в обстановке, принятия решений, строго обоснованных расчетами, и передачи распоряжений действующим силам в море в кратчайшее время. Это потребовало внедрения в работу штабов автоматизированных систем управления силами - автоматики, радиоэлектроники, вычислительной техники. Поэтому современным флотом осуществляется управление с хорошо оборудованных автоматизированными системами командных пунктов.

Настоящей проверкой уровня боеготовности нового океанского флота нашей страны были маневры “Океан”, проведенные в апреле-мае 1970 г. Руководил ими сам основоположник прорыва советского флота в Мировой океан Адмирал флота Советского Союза С.Г. Горшков. Связавший свою судьбу с флотом с 17-летнего возраста, Сергей Георгиевич Горшков служил после окончания училища на Черноморском и Тихоокеанском флотах. А в годы Великой Отечественной войны уже командовал Азовской, затем - Дунайской военными флотилиями, эскадрой Черноморского флота. После войны возглавил Черноморский флот. А затем почти тридцать лет был Главнокомандующим ВМФ.

При С.Г. Горшкове наш флот стал океанским, ракетно-ядерным, атомным. Помимо флотоводческого таланта, Горшков обладал и научным даром: он написал много научных трудов не только по тактике и оперативному искусству ВМФ, но и по истории создания и развития военноморского флота страны. Заслуги Адмирала флота Советского Союза Горшкова перед Отечеством и флотом отмечены двумя Золотыми Звезда-

ми Героя Советского Союза.

В маневрах “Океан”, как впрочем, и в других таких же маневрах и учениях приняли участие надводные корабли, подводные лодки, морская авиация и морская пехота. В них задействованы были (впервые в истории Отечественного флота) все флоты - Балтийский и Тихоокеанский, Северный и Черноморский. Причем действия развивались в Атлантике и прилегающих морях, на Тихом океане, Средиземном, Черном, Балтийском морях.

Большими, этапными проверками стали учения “Север”, когда совместно с Северным и Балтийским флотом работали флоты Германской Демократической республики и Польской Народной республики - в Атлантике и ее морях - Балтийском, Баренцевом; учения “Запад”, “Братство по оружию” и другие. Они способствовали не только росту боеготовности нашего ВМФ, но и согласованности действий братских флотов по Варшавскому договору.

В 60-х гг. этого столетия наш флот решил заявить о себе погромче и в других регионах: Советский Союз исторически, географически и политически является державой средиземноморской, а там до конца 60-х гг. безраздельно хозяйничал флот американский.

24 ноября 1968 г., в связи с первым заходом наших боевых кораблей в Средиземное море, ТАСС заявил: “Советский Союз как черноморская, и, следовательно, средиземноморская держава осуществляет свое бесспорное право на присутствие в этом районе. Советские военные корабли находятся в Средиземном море не для того, чтобы создавать угрозу какому-либо народу или государству. Их задача - содействовать делу стабильности мира в районе Средиземного моря”.¹

С приходом советских кораблей бесконтрольное хозяйничанье 6-го американского флота в этом районе закончилось.

По крайней мере, в августе 1967 года бывший командующий 6-м (Средиземноморским) флотом США контр-адмирал У.Мартин заявил так: “Средиземное море уже не то, каким оно было раньше. Раньше здесь можно было делать все, что захочешь, теперь уже нет...”.

3. Создание подводного флота

В предыдущих главах мы уже много рассказали о различных этапах жизни подводного флота России. Теперь, видимо, настала пора как-то систематизировать материал, по крайней мере – раскрыть историю создания подводных лодок и подводных сил, показать основные этапы их жизнедеятельности.

И начнем с того, что, воздавая должное давним зарубежным достижениям в этой области, признаем первенство в использовании самого

¹ Правда. 1968. 24 ноября.

принципа подводного передвижения и наблюдения за такими выдающимися лицами, как персидский царь Ксеркс или Александр Македонский, за другими древними. Согласимся мы и с тем, что техническое воплощение подводного плавания – создание подводной лодки как таковой – тоже не за нами. Здесь преуспел голландский ученый К. ван-Дреббель, в 1620 году построивший деревянную, обшитую кожей подводную лодку и использовавший ее в Лондоне в туристических целях, погружаясь с пассажирами в реке Темзе.

И только в XVIII веке история проявляет благосклонность к россиянам. Как говорят сохранившиеся документы канцелярии российского императора Петра I, в 1718 году с челобитной к царю обратился изобретатель-самоучка Ефим Никонов. Он обещал построить “потаённое судно”, которое могло незаметно подойти к вражескому кораблю и “разбить его из снаряду”.

Построив такое судно в великой секретности, как велел Петр I, Ефим Никонов весной 1724 года испытал его погружением, однако “потаенное судно” ударились о грунт и получило повреждения. Присутствующий при этом Петр I подбодрил изобретателя, приказал исправить “Макрель” (как называли лодку), но ... последовавшая вскоре смерть императора перечеркнула будущее изобретения и изобретателя.

Пока же наши последующие государи и государыни, а также государственные мужи от флота вспомнили и придали нужное значение давнему изобретению, другие – более инициативные и ответственные люди (к сожалению – зарубежные) нашли практическое применение этому новому виду транспорта и оружия. Появились подводные лодки Л.Бушнелла в Северной Америке (1776 г.), Р.Фултона во Франции (1801 г.), В.Бауэра в Германии (1850 г.) и другие.

Однако и в России бурлила изобретательская мысль. В 1825 г. дворянин К.Черновский изобрел новую подводную лодку. Будучи арестованным по политическим мотивам, он и в тюрьме дорабатывал свой проект, новизна которого была и в материале – корпус из металла, и по форме – цилиндрической, и по способу погружения – через заполнение самотёком 28 кожаных мешков.

Если лодка Е.Никонова имела длину 6 метров, высоту – около 2 м, то лодка К.Черновского была 10-метровой длины и ширины около 3 метров. У неё предусмотрена была выдвижная рубка, а движение осуществлялось мускульной силой 28 гребцов. На вооружении лодки находилась мина с автоматическим запалом, срабатывающим через некоторое время (после отхода лодки на безопасное расстояние от объекта атаки).

Проект К.Черновского был отклонен. Отклонен был и проект титулярного советника А.Подолецкого, в 1831 году предложившего построить двухкорпусную (обшивка прикреплялась к шпангоутам с наружной и внешней стороны) лодку. Для движения предусматривались гребные колеса по бортам в средней части лодки.

После этого появлялись проекты лейтенанта Федоровича с вертикальными гребными винтами; братьев Карышевых, предусматривавших глубину погружения до 370 м.; инженера Д.Апостолова, в 1889 году предложившего проект “судна - подводной лодки” для перевозки пассажиров через Атлантический океан, причем именно корпус подлодки предотвращал качку...

В 1832 году военный инженер К.А.Шильдер разработал проект цельнометаллической подводной лодки – и это было настоящим прорывом в подводном судостроении. Она была небольшой: длина – 6 м., ширина – 2,25, высота – 1,85 м. Корпус имел толщину 5 мм. Лодка была с двумя башенками (прототип боевой рубки), балластными цистернами, передвигалась с помощью вёсел на принципе “гусиных лапок”. На вооружении лодки были довольно мощная мина (16 кг пороха) на бушприте, подрывавшаяся с помощью электропроводов, а также ракеты в двух трехтрубных станках по бортам лодки.

Из-за неудач при испытаниях проект был отклонен. Впрочем, отклонен был и последующий проект офицера флота Н.Спиридонова, появившийся после Крымской войны 1853 – 56 гг. Это была большая подводная лодка с 15 орудиями, с горизонтальными рулями в носу и корме. Ученый комитет, рассматривавший проект, посчитал его несовершенным.

Некоторое время спустя, в 1866 году, талантливейший изобретатель И.Ф.Александровский предложил, усовершенствовал проект и построил, наконец, новую подводную лодку, символизировавшую настоящую революцию в подводном судостроении. Он создал первую в мире боевую подводную лодку: впервые здесь установлена двухвальная машинная установка, работающая на сжатом воздухе, балластная цистерна с продуванием балласта сжатым воздухом, две воздушные машины с баллонами высокого давления, обеспечивающие движение лодки. Это была довольно крупная лодка – длиной 33 м., шириной – 4 м., высотой – 3,6 м. Водоизмещение её достигало 355 тонн, а дальность плавания – 30 миль. На вооружении находились две мины, выпускаемые на тросе и взрывающиеся электротоком.

Но даже и эта лодка не была принята в строй флота.

Ещё один талантливый изобретатель – С.К.Джевецкий – создал подводную лодку, применяющую электрические аккумуляторы для длительного плавания лодки под водой.

Сначала Семен Карлович на свои деньги построил маленькую одноместную лодку, двигавшуюся при педальном вращении гребного винта. Она имела оригинальное приспособление для крепления мин к днищу корабля противника – рукам из небольшой башенки. Испытание лодки прошло довольно успешно, и комиссия предложила построить более крупный вариант лодки.

В 1879 году лодка была создана на Невском заводе. После испытания её, после определенной доработки, в России впервые была построена в 1881 году целая серия из 50 подводных лодок, имевших такие технические

данные: длина – 6 м., экипаж – 4 человека. Винт вращали с помощью ножных педалей. На лодке предусматривалась регенерация (восстановление) состава воздуха. Наблюдение осуществлялось через два перископа. Вооружена лодка двумя минами, взрывающиеся электротоком.

Только после этого С.Джевецкий построил третий вариант подлодки, уже использующей аккумуляторы и электродвигатель – для надводного и подводного хода. Впервые в мире на этой лодке вместо гребного винта и рулевого устройства применен водометный движитель.

Наконец, в 1892 году С.К.Джевецкий создал (при участии академика А.Н.Крылова) проект большой подводной лодки водоизмещением до 150 тонн с паровой установкой в 300 л.с. для надводного хода и электромотором в 100 л.с. с аккумуляторами – для подводного хода. Парадоксально, но, признанный лучшим на международном конкурсе во Франции в 1896 году, проект был отклонен нашим Морским ведомством.

По-настоящему боевая подводная лодка в России появилась только в начале XX века. В январе 1901 года.

В 1903 году на Балтийском заводе в Петербурге была построена лодка “Дельфин”, с 1900 года проектировавшаяся комиссией в составе конструктора И.Г.Бубнова, преподавателя минных офицерских классов М.И.Беклемишева и помощника инженер-механика флота И.С.Горюнова.

Её тактико-технические данные: водоизмещение надводное – 113 тонн, подводное – 150 т. Глубина погружения – 50 м. Дальность плавания – 700 миль при 11-узловой, 2500 миль – при 6-узловой скорости. Скорость хода подводная – 8 узлов (на три часа) или 6 узлов (на 10 часов).

На вооружении лодки были два палубных 450-мм решетчатых торпедных аппарата с возможностью довести их число до четырех.

Командиром первой боевой подводной лодки России стал капитан 2 ранга М.Н.Беклемишев, участвовавший в проектировании и постройке её.

Вслед за “Дельфином” И.Г.Бубнов разработал более крупную лодку “Касатка” (водоизмещение надводное – 140 т.).

Лодки этих двух типов принимали участие в русско-японской войне 1904 – 1905 гг.

К сожалению, эти субмарины имели огромное время погружения – 15 минут! Правда, путём усовершенствования системы погружения и всплытия, к 1-ой мировой войне время погружения сократилось до 5 минут, что тоже было немало. Лодка непростительно долго оставалась на виду у неприятеля, что было для неё опасно.

Дальнейшие разработки привели к появлению подводной лодки с дизельной установкой. Это проект И.Г.Бубнова – “Минога”, созданный в 1906 году. Дизель в 120 л.с. мощности давал скорость до 11,3 уз. Правда, глубина погружения была невелика – 30 м. На вооружении были два трубчатых торпедных аппарата. Лодка, в отличие от “Дельфина”, была разбита на отсеки сферическими переборками, что резко повышало её живучесть.

Подводная лодка “Минога” по многим показателям являлась прооб-

разом будущих отечественных лодок типа “М”, “С”, “Щ”.

Именно в этот период на Балтике, в Либаве, был создан первый в России Учебный отряд подводного плавания по подготовке командиров и специалистов командного и рядового состава. А в марте 1906 года императором Николаем II подводные лодки выделены в самостоятельный вид – появился подводный флот России! День 19 марта стал днем рождения подводного флота и отмечается как всенародный праздник.

Нельзя обойти вниманием еще один проект подводной лодки, который предложил конструктор Б.Журавлев в 1911 году. Он создал настоящий подводный крейсер, имеющий водоизмещение 4500 тонн – надводное, 5400 т. – подводное, длину – 128 м., ширину – 10,3 м., скорость хода соответственно – 26 и 14 узлов; дальность плавания – 15000 и 250 миль. Рабочая глубина крейсера была 125 м. На вооружении его было 30 торпедных аппаратов, 60 торпед, 12 мин.

Как уже стало правилом, Морское министерство отвергло и этот проект.

Между тем неутомимый И.Г.Бубнов, ещё во время русско-японской войны разработавший проект новой подлодки “Акула” с большим радиусом действий, добился её принятия Морским ведомством. Видимо, сказались последствия войны, подтвердившие значимость субмарин. В 1909 году “Акула”, имеющая водоизмещение 370/470 т., длину 56 м., скорость хода – 10,6/6,4 узла, дальность плавания надводную – 1900 миль и подводную – 38 миль, была спущена на воду. Стоит подчеркнуть, что лодка имела и внушительное вооружение – 4 торпедных аппарата в прочном корпусе и 4 решетчатых – в надстройке.

Усовершенствованный её проект, получивший название “Барс”, был утвержден в 1912 году. Флот получил 18 таких единиц. В чем преимущества этой лодки? Водоизмещение чуть не вдвое больше – 670/780 т., длина – 68 м., два главных двигателя по 1320 л.с. и два – для подводного плавания – по 450 л.с. придавали соответствующие скорости хода – 18/8,5 узлов. Оружие составляли 4 торпедных аппарата в корпусе и 8 решетчатых вне корпуса.

История говорит, что катастрофически приближавшаяся первая мировая война заставила использовать на новостроящихся лодках дизели, закупленные за границей (в США). Практика показала потом низкие качества этих дизелей. Был ещё у “Барсов” недостаток – большое время погружения (3 минуты). Пришлось пересмотреть устройство системы погружения и всплытия. Ну и, конечно, недостатком было бортовое расположение решетчатых торпедных аппаратов. Пришлось установить их повыше к палубе. Наконец, серьезным недостатком было отсутствие на лодке поперечных переборок, что резко снижало её живучесть.

Ещё один интересный проект создал изобретатель М.П.Налетов. Ещё перед русско-японской войной он на свои деньги построил малый минный

заградитель - этого требовала обстановка. “Порт Артур” имел водоизмещение всего-то 25 тонн. Но вооружение было большое – 2 торпеды или 4 мины. Война помешала довести проект “до ума”. А уже в 1915 году Налетов построил первый боевой подводный минзаг “Краб” в 470/512 тонн водоизмещением, со скоростью 12/8 узл., дальностью плавания – 3000 миль, при двух торпедных аппаратах в носу лодки и двух – в надстройке, двух орудиях 47 – 37 мм и 60 минах заграждения.

Кстати говоря, именно “Краб” 27 июня 1915 года выставил минное заграждение в проливе Босфор, на котором подорвался немецкий крейсер “Бреслау”. К сожалению, “Краб” был уничтожен англо-французскими интервентами при их бегстве из Севастополя в 1919 году.

На основе боевого опыта применения подводных лодок в русско-японской и первой мировой войнах, в 1916 году Морской штаб объявил конкурс на создание новой большой ПЛ. В нем участвовали конструкторы США (фирма “Голланд”), Италии (“Фиат”), Балтийского и Русско-Балтийского заводов, а также главный конструктор подводных лодок России И.Г.Бубнов, который и победил. Были заложены постройкой 4 таких лодки типа “Барс” на Балтийском и 6 лодок – на Русско-Балтийском заводах. Правда, постройка их не завершилась до конца войны. Но проект этот был взят за основу при строительстве первых советских подводных лодок типа “Декабрист”.

Боевой вклад подводников в 1-ю мировую войну довольно весом: за 1915 – 17 гг. подводники Балтийского и Черноморского флотов потопили и захватили в качестве призов 225 судов и плавсредств противника (в том числе 216 – турецких и 9 немецких).

К концу восстановительного периода флота (в 1921 – 28 гг.) на Балтике находилось 9 “Барсов”, которые после проверки Инспекцией ВМФ признаны “как в отношении корпуса, так и в отношении вооружения и оборудования являются устаревшими и для выполнения серьезных боевых задач, предъявленных войной, не являются пригодными”. Так перед молодой Советской властью встала задача: строить новые подлодки. Именно такое решение вынесло Правительство в 1924 году. Проектирование и строительство подводных лодок возложено было на специалистов: Б.М.Малинина, В.Ф.Критского, М.А.Рудницкого, К.Ф.Игнатьева и других, причем в работе этой принимал участие и академик А.Н.Крылов.

С этого момента началось практическое создание современного, уже советского, подводного флота. 5 марта 1927 года заложили первую лодку типа “Декабрист” и уже 12 ноября 1930 года она вступила в строй Балтийского флота. Ещё две такие лодки пополнили Балтфлот во второй половине 1931 года. Командирами первых отечественных лодок были назначены Б.Д.Секунов, М.К.Назаров, К.Н.Грибоедов.

Что из себя представляли “Декабристы”? Двухкорпусные (прочный и легкий корпус), водоизмещение 941/1288 т., скорость хода – 14,7/8,7 узлов, предельная глубина погружения – 90 м. Вооружение: 6 носовых и 4

кормовых торпедных аппаратов, две 100 мм и одна 45 мм пушки.

Впервые подводные лодки оборудованы гидроакустическими станциями, шумопеленгаторами, позволяющими обнаружить корабли врага за 6 миль.

Следующим типом подлодок стали подводные минные заградители “Ленинцы”, способные ставить по 20 мин. Первая лодка такого типа вошла в строй Балтфлота 22 октября 1933 года.

Почти одновременно отечественная промышленность стала строить лодки среднего тоннажа. Первыми были “Щуки”: водоизмещение – 572/692 т., скорость хода – 14/8 узлов, дальность плавания – 4500/100 миль, глубина погружения – 90 м. Вооружение – 4 носовых и 2 кормовых торпедных аппарата, две 45 мм пушки, автономность плавания – 20 суток.

С 1935 года начали постройку ещё одного типа средней лодки – “С”. Это более усовершенствованная, имеющая водоизмещение 837/1070 тонн, скорость хода – 19,5/9 узлов, дальность плавания – 8200/135 миль, глубину погружения – 100 м., вооружение – 4 носовых и 2 кормовых торпедных аппарата, одно 100 мм, одно 45 мм орудие, дизели повышенной мощности (по 2000 л.с., а не 800 л.с. как на “Щуке”), электромоторы по 500, а не 400 л.с., автономность – 30 суток.

Именно эти типы лодок “Щ” и “С” вынесли основную нагрузку в годы Великой Отечественной войны на всех флотах СССР.

В 1936 году подводный флот пополнился лодками типа “П” “Правда”. Предусматривалось создать быстроходные с сильным артвооружением подлодки: по две 100 мм артустановки, 45 мм орудия. Но конструктивные недоделки заставили ограничиться постройкой лишь трех единиц.

А вот ещё один тип – “Малютка” – строившаяся с 1933 года, предназначалась для действий в прибрежных районах, причем лодки могли перевозиться по железной дороге в случае необходимости. Эти лодки хорошо показали себя во время Великой Отечественной войны.

Беспокоясь о субмаринах океанского типа, наши конструкторы в 1936 году создали большие лодки типа “К” “Катюша” – крейсерские, для действий на больших удалениях от баз. “Катюши” имели водоизмещение 1025/1320 т., скорость хода – 22/10 узлов, дальность плавания 15000 миль, вооружение составляли 10 торпедных аппаратов (6 в носу, 4 – в корме), две 100 мм и две 45 мм артустановки. Дизели имели мощность 4200 л.с., электромоторы по 1200 л.с.

О вкладе подводников в Великую Победу свидетельствуют такие цифры: потоплено 328 транспортов общим водоизмещением свыше 1 млн. т., а также 84 боевых корабля и вспомогательных судов. Повреждено 45 транспортов и 15 боевых кораблей. При этом 20 командиров-подводников стали Героями Советского Союза.

Конечно, прискорбно, что при этом нами было потеряно 88 боевых своих подводных лодок.

В послевоенный период программа развития ВМФ предусмотрела

широкое развитие подводного флота, как одной из основных ударных сил на море. Это положение ещё более укрепилось после появления нового вида энергетики, в том числе и на подводных лодках – ядерной. Тем более, что появился и новый вид вооружений – ракеты.

Этот период истории надводного флота нами рассмотрен в главах XV,2 и XVIII,1.

4. Деловые заходы, визиты дружбы, боевая служба.

В ходе дальних плаваний, которыми богата история парусного флота России, российский военно-морской флаг показывался на рейдах и в портах многих стран мира. И всегда он нес с собою прежде всего мир, дружбу, взаимопонимание. Такого рода систематические плавания, причем целых эскадр, начались во 2-й половине XVII в. - во время войны России с Турцией. Тогда, в 1769 г, в Средиземное море была направлена эскадра адмирала Г. Спиридова для оказания помощи народам Балканского полуострова в национально-освободительной борьбе. С тех пор и до 1833 года русские эскадры практически непрерывно находились в Средиземном море, вызывая добрые чувства греков, болгар, других народов.

Эти плавания до некоторой степени напоминают и нынешние боевые службы, выполняемые отдельными кораблями или отрядами боевых кораблей в определенных регионах Мирового океана, которые направляются туда с целью наблюдения за деятельностью военных кораблей других стран в тех районах и недопущения ими нарушений мира и спокойствия.

Именно такие цели преследовали и целые эскадры боевых кораблей Советского ВМФ в совсем недавние времена: Средиземноморская и Индийская.

Возвращаясь к истории дальних плаваний российского парусного флота, вспомним о крейсерстве эскадр России в Северном море, в Атлантике и Средиземном море в период с 1780-го по 1783 год, когда они действовали во исполнение Декларации России о морском вооруженном нейтралитете, к которой присоединились Франция, США, Испания и Нидерланды, и которая легла в основу Международного морского права.¹ В 1798-1800 гг. выполняла подобные функции эскадра адмирала Ф. Ушакова в Средиземном море.

В 1806 г. состоялась экспедиция эскадры нашего ВМФ в Средиземное море под командованием адмирала Д. Сенявина. И во второй половине XIX в. корабли русского флота постоянно находились в этом регионе. Ежегодно 5-7 кораблей приходили на Средиземное море, заслужив уважение и благодарность многих народов, ощутивших поддержку в установлении мира, дружбы, благоденствия.

Число кругосветных и полукругосветных российских путешествий,

¹ История дипломатии. Т. 1 Политиздат, 1959, с. 369.

начатых И. Крузенштерном и Ю. Лисянским, в период перехода от парусного флота к паровому уменьшилось. Но с 1856 года число таких плаваний снова стало расти. Так, в период 1856-1879 гг. в дальних походах находилось сразу 30 кораблей Российского флота. Причем средняя продолжительность плаваний была 3 года, а максимальная - 6 лет.

Особняком в истории Отечественного флота стоят такие переходы морями, как плавание броненосного крейсера “Громобой” в 1900-1901 гг. по маршруту Либава - Суэц - Гонконг - Мельбурн - Владивосток; крейсера “Джигит” (1902-1904 гг.), перешедшего из Кронштадта в Порт-Артур, с заходами в Буэнос-Айрес, Кейптаун, Сидней; крейсера “Аскольд” (1907 г.) по маршруту Владивосток - Бангкок - Владивосток; крейсера “Аврора” (1911-1912 гг.) - Кронштадт - Бангкок - Кронштадт...

Советские военные моряки унаследовали от своих предшественников замечательную традицию дальних походов с деловыми заходами в иностранные порты. Так осенью 1922 года впервые в истории молодого Советского флота был совершен достаточно дальний поход сводного отряда из 18 кораблей. Причем учебный корабль “Комсомолец” ходил до Кильской бухты. А в 1924 году состоялся самый первый в истории Советского военного флота визит дружбы, впредь занявший особое место в практике дальних плаваний наших кораблей как событие, дающее возможность представить свою Родину и военно-морской флаг за рубежом. Этот 47-суточный переход крейсера “Аврора” и учебного корабля “Комсомолец” из Кронштадта вокруг Скандинавии в Архангельск и обратно, сопровождался нанесением визитов дружбы в норвежские порты Берген и Тронхейм. Он состоялся в июле-августе 1924 года. Именно такие же походы с визитами в те же порты совершены были этими кораблями в 1925 и 1930 годах. А в 1928 году крейсер “Аврора” заходил еще и в порты Норвегии и Дании.

С 1925 года начались заграничные походы и визиты кораблей Черноморского флота. В сентябре-октябре 1925 г. эсминцы “Незаможник” и “Петровский” посетили итальянский порт Неаполь. В 1929, 1930 и 1933 гг. черноморцы побывали с визитами в Италии, Греции и Турции... Только за 20-30 гг. наши корабли побывали в 35 портах 21 страны мира.

Появление советских военных кораблей в портах Англии, Германии, Греции, Дании, Италии, Норвегии, США, Франции и др. в то время было большим событием, и трудящиеся этих стран проявляли исключительный интерес к посланцам Страны Советов. А безупречное поведение наших моряков на берегу, их высокая морская и общечеловеческая культура, чистота и порядок на кораблях еще больше укрепляли авторитет флота и страны за рубежом.

Однако мы были бы несправедливы, не сказав хотя бы несколько слов о визитах, наносившихся кораблями Российского флота в прежние времена. Скажем, о переходе с Балтики и Дальнего Востока парусных эскадр адмиралов С. Лесовского и А. Попова в Нью-Йорк и Сан-Франциско,

и последующим посещением множества других портов США с дружескими целями в 1863 году. Особое место в этой череде заходов занимает визит в 1896 году во французский порт Шербур яхты “Штандарт” императора Николая II для торжеств по случаю 200-летия Отечественного флота. Французский премьер, члены правительства, местное население дружественной страны радостно встречали российский корабль и экипаж. Состоялся даже морской парад и народное гулянье. Визит этот внес новую струю приязненных чувств во взаимоотношения русского и французского народов.

Яркими впечатлениями сопровождалась подобные походы эскадр и отрядов боевых кораблей России в конце XIX-начале XX веков.

Например, плавание эскадры контр-адмирала Ф.К.Авеланса в Тулон (Франция) в октябре 1893 года; эскадры контр-адмирала Л.К.Кологераса в Грецию и Малую Азию (декабрь 1895 – январь 1896 г.г.); побывавшей в 23 средиземноморских портах эскадры контр-адмирала П.П.Андреева (февраль 1898 г.; посещение портов Ближнего Востока эскадренным броненосцем “Император Александр II” под флагом контр-адмирала Н.И.Скрыдлова.

Не меньшим успехом завершились учебные плавания гардемарин на кораблях отряда контр-адмирала А.А.Эбергарда в Неаполь (февраль 1908 г.); отряда контр-адмирала Н.С.Маньковского в порты Черногории (август 1910 г.).

Недаром в газетах того времени появилось много материалов о значимости таких походов. Одна из газет писала: “Поход русских кораблей очень высоко поднимает дух наших стронников, увеличивает их число, что в настоящее время очень важно”. Признаемся, подобное заявление весьма актуально и ныне.

А разве не достоин восхищения и преклонения визит эскадры контр-адмирала В. Литвинова в Италию в декабре 1908 года? Линейные корабли “Слава” и “Цесаревич”, крейсера “Адмирал Макаров” и “Богатырь” оказались там в день очередного землетрясения, охватившего всю юго-западную Сицилию с эпицентром в Мессинском проливе. Префект Сиракуз попросил “дружественную нацию не отказать в помощи населению”.

Линкоры “Слава”, “Цесаревич” и крейсер “Адмирал Макаров” немедленно включились в спасение людей и зданий. Высаженные на берег специальные группы моряков самоотверженно, подвергаясь ежеминутной опасности погибнуть, спасали итальянцев, размещали раненых и искалеченных на своих кораблях, а затем переправляли их в соседние города. “Вам, славным сынам благородной земли, героизм которых войдет в историю, первым поспешившим на помощь тем, кому грозила верная смерть от ярости стихии, мессинцы, пережившие бедствие 28 декабря 1908 года, преподносят этот памятный подарок, не могущий выразить безмерную благодарность, переполнявшую сердца. Ваши имена перейдут в грядущее как незабываемый яркий пример самой высокой и чистой гуманности”, -

говорилось в благодарственном адресе, переданном позднее экипажам русских кораблей.

Однако рассмотрим официальные и дружеские визиты уже советского времени. Первым после длительного перерыва в заграничных походах из-за второй мировой войны был визит крейсера “Свердлов” Краснознаменного Балтийского флота в Портсмут в июне 1953 года - на коронацию английской королевы. При этом моряки экипажа показали прекрасную морскую выучку, изумившую опытейших английских моряков и многочисленные экипажи прибывших на празднество кораблей стран всего мира.

Английских журналистов и моряков-профессионалов прежде всего удивило и изумило мастерство экипажа во главе с командиром крейсера капитаном 1 ранга О.И.Рудаковым: на якорь сложнейшим в морской практике способом фертоинг советские моряки стали всего за 12 минут; тогда как нормативами английского адмиралтейства на это действие отведено 1 час 20 минут! Моряки советского легкого крейсера также показали высокую дисциплинированность и воспитанность во время экскурсий по Лондону и другим памятным местам, при общении с населением. Это было замечено и отмечено не только местной прессой.

В октябре того же года крейсер “Комсомолец” с тремя эсминцами прибыл в польский порт Гдыня с визитом дружбы. Этот визит сопровождался поездками русских моряков в Варшаву, Сопот, Гданьск, еще более укрепившими связи славянских народов, их общие интересы в лагере социализма, в блоке Варшавского договора.

А потом чуть ли не с калейдоскопической периодичностью проходили новые визиты дружбы, визиты вежливости, визиты официальные - в Финляндию (июль 1954 г.), в Англию (октябрь 1955 г.), в КНР (1956 г.) - крейсер “Дмитрий Пожарский” и два эсминца; в Сирию и Югославию (сентябрь 1957 г.) - крейсер “Жданов” и эсминец “Свободный”; в Финляндию (август 1958 г.) - крейсер “Орджоникидзе”, эсминцы “Свободный” и “Степennyй”; в Индонезию (1959 г.) - крейсер “Адмирал Сенявин” и 2 эсминца; в Швецию (июнь 1962 г.) - плавбаза “Котельников” с тремя подводными лодками; три года спустя туда же - крейсер “Комсомолец” и эсминцы “Суровый”, “Сердитый”; в Индию (март 1968 г.) - крейсер “Дмитрий Пожарский”, ракетный корабль “Гордый”, БПК “Стерегуший”; во Францию (Шербур) - в мае 1970 года - крейсер “Октябрьская революция” и большой противолодочный корабль “Образцовый”; в Данию (август 1971 г.) - крейсер “Октябрьская революция” и большой противолодочный корабль “Славный”...

В порты иностранных государств с дружественными визитами и деловыми заходами отправлялись также корабли и вспомогательные суда других флотов страны.

В частности, первый визит дружбы в Средиземное море был совершен в мае – июне 1954 года, когда отряд кораблей Черноморского флота под флагом адмирала С.Г.Горшкова посетил албанский порт Дуррес. А в

июне 1956 года крейсер “Михаил Кутузов” и эсминцы “Бессмертный” и “Безукоризненный” Черноморского флота посетили югославский порт Сплит.

Не всегда такого рода походы были безоблачны. Не надо забывать, что ещё с 1946 года, после одиозного выступления английского премьер-министра У.Черчилля в Фултоне, возникло состояние так называемой “холодной войны”. И это вылилось в излишнюю подозрительность, а также в усиление шпионажа, гонку обычных и ракетно-ядерных вооружений. Именно в этот период, в 1956 году, в Англию отправился с визитом Генеральный секретарь ЦК КПСС Н.С.Хрущев, председатель Правительства А.Н.Булганин и академик И.В.Курчатов на крейсере “Орджоникидзе”.

И там произошло событие, несколько омрачившее наши взаимоотношения: во время стоянки крейсера в порту с определенными целями под его днищем оказался аквалангист, как потом выяснилось – подводный разведчик капитан 3 ранга Кребс.

Возможная диверсия, к счастью, была предотвращена нашей противодиверсионной службой.

Визиты продолжались и стали доброй традицией военных моряков всех флотов нашей страны.

Эта традиция продолжается до нынешних дней. Интересен такой факт: только в 1973 году, например, корабли под Советским военноморским флагом побывали с официальными визитами в 18 портах 17 государств, в том числе в Польше, Индии, Италии, Эквадоре, Перу, Ираке, Конго, Югославии, Румынии, Дании, Швеции, Франции, Эфиопии, Мавритании...

Но главное значение этих визитов не в их количестве, а в уровне воздействия на умы и сердца населения посещаемых стран. В этом отношении богаты прекрасными записями Книги посетителей, ведущиеся на кораблях во время стоянки в иностранных портах. В частности, на крейсере “Октябрьская революция” (Шербур, 1970 г.) была такая запись, воспроизведенная в местной газете “Пресс де Ла-Манш”: “Вот уже третий день живет город под знаком Красной Звезды! Эта атмосфера, вызванная мирным вторжением моряков Советского Союза, совсем не похожа на ту, которая сопутствует визиту других иностранных кораблей. Американцы, англичане выглядят бесцеремонными гостями, и наоборот, присутствие русских создает в нашем городе хорошую атмосферу”.¹

В связи с перестроечными событиями в нашей стране, период 1989-1995 гг. оказался более беден такого характера визитами наших боевых кораблей. Были даже расформированы эскадры Средиземного моря и Индийского океана. Однако в последующие годы возобновилось общение иностранных флотов, их встречи в Мировом океане.

Более того, появилась новая форма укрепления дружественных отно-

¹ Дважды Краснознаменный Балтийский флот. М., Воениздат, 1990, с. 293.

шений между странами и флотами: проведение совместных учений кораблей. Именно такими являются на Балтике учения “Балтопс”. В них уже несколько лет подряд участвуют корабли российского Балтийского флота. В частности, - флагманский эсминец “Настойчивый”, с высокими оценками выполнявший все задачи и боевые упражнения, поручавшиеся ему командованием “эскадры народов”. Он же в 1997 году выполнял ответственный визит на 75-летие флота Южноафриканской республики (в Кейптаун) с заходом в порт Абу-Даби (ОАЭ). В 1997 году состоялся визит сторожевого корабля “Неукротимый” в Голландию на мероприятия, связанные с 300-летием Великого посольства России.

В 1998 - 99 годах продолжена традиция регулярных визитов кораблей флота в другие страны. Например, в Дании и Швеции побывали эскадренный миноносец “Настойчивый” (флагман Балтийского флота) и сторожевой корабль “Неустрасимый”, в Финляндии – учебный корабль “Смольный”, в КНР – ракетный крейсер “Варяг” и эсминец “Бурный” и т. д.

Необходимо показать еще одну сторону деятельности Военно-морского флота страны на современном этапе: оказание действенной специализированной помощи слаборазвитым странам. В качестве примера можно привести послевоенное траление мин в территориальных водах Северной Кореи и Вьетнама, оказание помощи при минной опасности Бангладеш (1972 г.), Египту (1974 г.)... В частности, при очистке акватории порта Читтагонг (Бангладеш) от затонувших при боевых действиях судов отличилась большая группа моряков-тихоокеанцев, в составе корабельной экспедиции трудившаяся 26 месяцев. Провожая моряков домой, министр коммуникаций страны заявил: “Советские моряки в самый критический момент не дали умереть республике с голоду - восстановили ворота жизни”. (“Воротами жизни” называют бангладешцы свой порт Читтагонг. Прим. авт.). А при боевом тралении Суэцкого залива в 1974 году отряд боевых кораблей капитана 1 ранга А. Апполонова в невероятно трудных условиях 21 раз “перепахал” заминированный район, пройдя с тралами более 17000 миль! Эта работа во многом спасла экономику Египта.

Наконец, в феврале 1975 года личный состав крейсера “Дмитрий Пожарский” направлен был для оказания помощи жителям островного государства Маврикий в Индийском океане. 12 дней восстанавливали тихоокеанцы электросети, водоснабжение, канализацию, связь, жилые дома, госпиталь, пострадавшие от тропического циклона...

Особый вид службы моряков – так называемая боевая служба, призванная держать под контролем ситуацию в Мировом океане, наблюдая за действиями, маневрами, переходами кораблей иностранных флотов, особенно в проблемных “горячих” точках планеты. Она призвана уравновешивать, “успокаивать” ситуацию, не допустить конфликтов, которые могут развернуться в войну.

Именно такого рода “противовесами” были уже упомянутые нами ранее Средиземноморская, Индийская, Тихоокеанская эскадры разнород-

ных сил флота, которые постоянно бороздили моря и океаны – до распада Советского Союза. Помимо таких огромных соединений кораблей на боевую службу выходили и отдельные боевые корабли – крейсера, большие противолодочные корабли, эскадренные миноносцы, десантные корабли, тральщики и конечно, подводные лодки.

Покажем такую службу на примере подводных лодок.

Впервые наши подводники вышли в Мировой океан в середине 50-х годов XX века. Например, в 1956 году подводная лодка “С-87”(проекта 613) Тихоокеанского флота под командованием будущего адмирала В.Н.Поникаровского обошла почти всю северную часть Тихого океана.

После этого включились в боевую службу подводники других флотов.

В 1957 году на полную автономность пошли в Арктику “Б-77” капитана 2 ранга А.П.Михайловского, в Тихий океан – “Б-66” капитана 2 ранга Н.И.Царева, перешедшие в своем плавании даже экватор.

Потом, уже в 1982 году, наши подводники освоили южные районы океанов – подводная лодка “Б-82” капитана 2 ранга Г.Н.Шведова вместе с танкером “Дунай” дошла с Северного флота до 40⁰ южной широты, пробыв в походе почти пять месяцев.

Особое место занимает поход группы подводных лодок – “Б-90” (капитан 2 ранга П.Т.Зенченко) и “Б-88” (капитан 2 ранга Н.А.Мышкин) с обеспечивающими теплоходом “Михаил Калинин” и танкером “Вилуйск” – продолжавшийся с октября 1959 года по март 1960 г. Вышедшие из Кольского залива, прошли они вокруг Африки через центр Индийского океана, вокруг Австралии до Камчатки. За 150 суток они прошли более 23000 миль! Это был первый трансокеанский межфлотский переход.

В июле 1962 года уже атомная подводная лодка “Ленинский комсомол” (капитан 2 ранга Л.М.Жильцов) прошла подо льдами к Северному полюсу. В сентябре 1963 года атомоход капитана 2 ранга Ю.А.Сысоева всплыл точно на Северном полюсе и водрузил там Государственный и Военно-Морской флаги СССР.

В феврале – марте 1966 года группа атомоходов под командованием контр-адмирала А.И.Сорокина совершила межфлотский подводный переход с Северного на Тихоокеанский флот, обогнув мыс Горн.

С этого времени, исключая небольшие перерывы в связи с внутриполитическими событиями, наши подводные атомоходы несли и несут боевую службу и подо льдами Северного Ледовитого океана. На их счету уже более 300 таких походов, причем совершено более 30 подледных переходов с Северного на Тихоокеанский флот, потом - в обратном направлении.

К сожалению, в жизни подводного флота были и трагедии: ряд аварий и самое тяжелое – гибель атомоходов “Комсомолец” и “Курск”, других лодок. По крайней мере безвозвратно потеряно с 1945 года 11 подлодок, в том числе – 4 атомохода. Однако командование, конструкторы, спе-

циалисты-подводники учатся и на подобных событиях, совершенствуя устройство подводных кораблей, улучшая организацию службы, подготовленность личного состава. В этом – залог будущих успехов, как флота надводного, так и флота подводного, цель которых поддержание высокой боеготовности для защиты Отечества.

Такова палитра многогранной, многоплановой работы и жизнедеятельности кораблей и судов, личного состава Российского Военно-морского флота.

ГЛАВА XVI ВОЗНИКНОВЕНИЕ И СТАНОВЛЕНИЕ РОССИЙСКОГО ТОРГОВО-ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА

1. История развития торговых судов.

Человечество давно заметило и практически оценило огромное транспортное значение морей и океанов. Как говорят некоторые источники, зачатки транспортно-торгового флота появились еще при возникновении рабовладельческого строя. По крайней мере, суда, предназначенные для перевозки грузов и товаров для продажи или обмена, начали строить в междуречье Тигра и Евфрата, а также в долине Нила еще несколько тысяч лет назад.

Такая потребность возникла в тех государствах в силу того, что в них появилась реальная возможность производить много разнообразной продукции, излишки которой разумнее было вовлечь в торговый обмен, причем не только в своей, но и в других странах региона. Однако путь в другие страны по суше был долог и зачастую опасен, ибо в давние времена, во-первых, еще не было колеса и дорог дальнего сообщения, а во-вторых, и тогда уже были любители легкой наживы – разбойники и грабители. Так что лучше было обойти опасные места морем, океаном, озером, рекою, если такая возможность имелаась.

И еще одно обстоятельство диктовало необходимость строительства соответствующих судов. Сложнейшая проблема возникала при необходимости и желании попасть, скажем, финикиянам в такие высокоразвитые островные государства, как Крит или Кипр. Выход виделся лишь в создании соответствующих морских судов. Вот так появившаяся насущная общественная потребность в торговом флоте реализовалась в III тысячелетии до н. э.

Как сообщают дошедшие до нашего времени источники, жителями Ближнего Востока было замечено, что крупные рыбацкие лодки покрывают расстояние, например, от финикийского города Библ до северного побережья Передней Азии всего за несколько дней, тогда как караваны верблюдов преодолевали такой же путь за недели и даже месяцы. Словом, выгодность морского пути была очевидна, и купцы предложили рыбакам

большие деньги за перевозку их грузов. Если, конечно, рыбаки построят соответствующие более крупные и вместительные суда.¹

Так случилось исторически, что лучшими мореплавателями древности, впервые вышедшими в открытое море, стали финикийские купцы. Они, кстати, совершили и первые дальние плавания, основав свои колонии на Кипре, в Сицилии, на юге нынешней Франции, в Испании и Северной Африке. Общение с колониями, торговля с ними и другими странами послужили толчком к развитию судовождения и в других странах - Крите, Древней Греции, Древнем Египте, Древнем Риме.

В средние века судостроение было хорошо развито в Византии, а также государствах Средиземноморья, Северной Европы, в Древней Руси. С XV-XVI вв. оно стало интенсивно развиваться в Португалии и Испании, затем - в Англии, Нидерландах, Франции и т.д.

Поначалу применялись гребно-парусные суда. С XIII века начался период чисто парусных судов. Тогда Европа создала большие одномачтовые суда с высокими бортами и башнями на носу и корме - так называемые нефы. Их грузоподъемность уже тогда доходила до 300 т.

В эпоху великих географических открытий (XV-XVI вв.) строили уже 3-4-мачтовые суда с очень высокой кормой - каравеллы (до 400 тонн), затем - флейты (до 1000 т) и барки (до 3000 т).

Но наибольшее распространение среди торговых парусных судов получили шхуны - многомачтовые, с косым парусным вооружением, с малочисленной командой. Это были более экономичные, но неустойчивые на курсе суда. Их сменили суда со смешанным парусным вооружением, имеющие прямые и косые паруса - двухмачтовые бригантины, трех-четыrehмачтовые баркентины и наиболее совершенные, легкие и быстрые - клиперы. Они чаще всего перевозили пассажиров, а также наиболее ценные и скоропортящиеся грузы (например - чай).

С XIX в. начинается эра железных судов с паровыми машинами, которых вскоре заменили суда с двигателями внутреннего сгорания, дизель-электрическими и, наконец, атомными энергоустановками. Резко увеличились скорости хода торговых, транспортных, пассажирских судов, их грузоподъемность, улучшились условия обитания для команд и пассажиров, созданы специфические условия для перевозимых грузов - обеспечение их необходимыми погрузочно-разгрузочными механизмами, а также системами безопасности, непотопляемости, пожаро-взрывобезопасности и т. д.

Как известно, в отличие от военных судов торговые строились с более широкими корпусами, соотношение длины и ширины их было небольшое, что, увеличивая грузовместимость судов, снижало скорость, ухудшало поворотливость, управляемость. В конце-концов потребности клиентов, да и экономические интересы купцов заставили судостроителей внести определенные изменения и усовершенствования в конструкцию судов.

¹ Хельмут Ханке. Люди, корабли, океаны. Л., Судостроение, 1976, с.14.

Можно проиллюстрировать это, показав несколько подробнее отдельные виды судов, применявшихся в торгово-транспортном флоте. Скажем, флейт. Он создан был в 1595 г. в городе Хорн {Голландия) и среди самых важных новшеств имел штурвал, а также составные мачты, т.е. составленные из нескольких звеньев. Это решало две проблемы: увеличивалась площадь ставящихся на них парусов, что, естественно, увеличивало скорость хода и позволяло иметь большее водоизмещение (т.е. грузопместимость); а во-вторых - улучшало управляемость.

Интересы пассажиров и потребителей заморских деликатесов продиктовали еще большее увеличение скорости хода судов. И как следствие этого появились балтиморские клиперы (в промежутке времени между 1810 и 1820 годами), созданные на верфях г. Балтимора (США).

Большая зависимость парусников от прихотей ветра, его силы заставляла искать новые виды движителей, которые обеспечили бы обязательную доставку грузов и пассажиров, причем в заданные пункты назначения, и в указанные сроки. Так родился пароход. Его колыбелью была река.

Первым, как свидетельствуют источники, построил паровой корабль маркиз Жофруа д'Аббан. Он снабдил свое судно «Пироскаф» лопастным колесом, приводящимся во вращение паровой машиной. Это «чудо» смогло в 1778 году пройти вверх по реке Ду некоторое расстояние. А уже в 1787 году пароход «Персеверанс» американца Джона Фитча пошел вверх по реке Делавар со скоростью 6 км/час, будучи оснащенный винтовым двигателем, изобретенным двумя годами раньше англичанином И. Бреймом. Правда, практически надежным в эксплуатации пароходом оказался только «Клермонт» Роберта Фультона, в 1807 году ходивший по р. Гудзон, перевозя пассажиров от Нью-Йорка до Олбани. Именно с этого стимбота (парохода) и началась история торгово-пассажирского парового флота. Вскоре гребные колеса на судах были заменены гребным винтом, что еще более улучшило ходовые характеристики пароходов. Только после этого пароходы прошли проверку океаном.

В 1818 году впервые совершил переход Атлантическим океаном от Нью-Йорка до Ливерпуля колесный пароход «Саванна». Правда, шел он на паровой машине только 3,5 суток, а остальные 24 - под парусами. Но это уже позволило принять паровую машину, наконец-то, всерьез, как стоящий и надежный движитель судов.

А с 1838 года, когда пароход «Сириус» весь путь через океан завершил за 18 суток и 10 часов, совершив его только под паровым двигателем, началась новая эра морского судоходства.

В 1858 году сошел со стапеля первый океанский гигант «Грейт Истерн» длиной 207 м, шириной - 25, при водоизмещении 32000 тонн - настоящий плавающий остров. Этот колосс, обогнавший свое время не менее, чем на 50 лет, имел паровую машину в 4000 л.с., вращающую 4-лопастной гребной винт диаметром более 7 метров! В сутки он расходовал 330 т угля.

Время требовало свое, и инженеры-конструкторы разработали новые двигатели, постоянно совершенствуя технико-экономические возможности, приспособлявая их к потребностям рынка. После паровой машины двигателем стала паровая турбина. Впервые установленная на английском торпедном катере - истребителе, она позволила развить огромнейшую скорость - более 37 узлов. А с 1904 года турбина была установлена на большом немецком судне «Любек», ставшем первым таким судном в мировой практике.

Наконец, на морские суда решительно «вторглись» дизель-моторы. С их помощью нефть одержала победу над углем. И к 1937 году уже половина мирового флота стала ходить на дизелях.

Морской торговый флот непрерывно растет. Увеличивается тоннаж судов. Например, только за один год с 1 июля 1959 года до 1 июля 1960 года мировой торговый флот вырос на 5 млн. т. за счет прироста всего 100 судов. К 1966 году мировой тоннаж достиг уже 166 млн. т., ежегодно прирастая на 6 млн. т. А в 1970 году по морям и океанам плавало 52000 торговых судов общим тоннажем 277 млн. т. Это значит, что в последние годы флот прирастал по 27-28 млн. т. ежегодно. И темпы роста не снижаются.

Определяющим фактором такого могучего роста флота был огромный спрос на суда для перевозки нефти, руды, угля, хлеба, леса, фосфатов, бокситов и других сырьевых материалов, перебрасываемых с одного материка на другой торгующими странами.

По многим морям и океанам пролегают ныне главные торговые пути мира, связывающие континенты, страны и народы. Отчетливо прослеживаются основные грузопотоки. Например, мировые перевозки нефти - это путь из стран Ближнего и Среднего Востока на запад - в Европу и в США, а на восток - в Японию и страны Юго-Восточной Азии. Грузопоток зерна идет из США, Канады и Австралии в страны Европейского континента. Поток машин и промышленных товаров идет из промышленно развитых стран Европы и Америки в менее развитые страны Африканского и Азиатского континентов...

Роль и место океанских перевозок в экономике многих стран определили в свое время и значение океанов, остающееся на протяжении длительного времени практически неизменным. Так, Атлантический океан имеет первостепенное значение для судоходства и международной торговли. Ведь в Атлантическом бассейне расположены самые промышленно развитые регионы, в которых проживает около 800 млн. человек. А расстояния, отделяющие, например, Копенгаген от Нью-Йорка - более 7000 км, от Копенгагена до Панамского канала - 10000 км. Кстати, на побережье Атлантического океана находится три четверти морских портов мира, перерабатывающих в сумме более 70 процентов всех грузов, перевозимых по Мировому океану.

В Атлантике выделяются по интенсивности и значению коммуникации, проходящие в ее северной части. Здесь ежедневно находится около

4000 торговых судов, причем большинство из них на переходе между портами. Здесь пролегают более сотни регулярных линий США, Англии, Франции, Италии, Германии и других стран, в том числе и нашей Родины - России.

2. Возникновение и развитие торгового флота России.

С течением времени люди, селившиеся поблизости от рек, озер, других водоёмов, научились использовать их в транспортных целях, что расширяло связи поселений друг с другом. А с появлением ремёсел и мануфактур роль рек и других водоёмов ещё более выросла. Возникла необходимость перемещения товаров. Это, в свою очередь, заставило строить более удобные, более прочные суда, чем бытовавшие на первых порах челны-однодеревки.

Сначала для увеличения грузоподъемности и остойчивости, набивали доски сверху на челны. Такие суда называли набойными. Но ведь условия плавания в разных районах были разными и сложными, например, из-за необходимости переволакивать суденышки из реки в реку. Нужны были суда более легкие. Так появились у россиян плоскодонные шитики, имевшие длину до 15 м. Над средней частью таких судов устанавливали крышу для защиты от непогоды. Был и кубрик для команды.

На Волге, например, было множество разных судов - струги, кладни, насады, дощаники, каюки, лодьи. Особое место занимали струги, наиболее распространенные суда, имевшие осадку не более 90 см. Их грузоподъемность была велика. Как сообщалось в книге "Описание путешествий в Московию и через Московию в Персию и обратно" (СПб, 1906), в 1636 году, например, грузовые струги поднимали от 600 до 1000 тонн, а были ещё и пассажирские струги с каютами (чердаками) от непогоды.

Увеличивалось количество перевозимых водой людей. Нужны были более приспособленные, удобные для пассажиров суда. Так появились ещё и плоскодонные ладьи-ушкуи. А рост грузовых перевозок предъявлял свои требования: нужны суда более ёмкие (грузоподъемные), плоскодонные с уменьшенной осадкой, легкие на ходу, имеющие удобства для людей.

Таковы были суда в период IX-XIV вв. А в период раннего капитализма суда ладейного типа заменяются судами барочной конструкции, по месту изготовления имевшие различные названия – гусяны (на реке Гусь, притоке Оки), мокшаны (р. Мокша), унжаки (р. Унжа), суряги (р. Сура), коломенки, ржевки, белозерки и другие.

Разумеется, наряду с внутренними перевозками велись и заграничные.

Россияне (славяне) с давних времен известны, как превосходные мореплаватели. Русские купцы-"гости" плавали по всем европейским морям, бывали в странах Балтии, европейских портах, византийских, африканских. Еще в VII в н.э. представители славянских племен, а в IX в. - Киев-

ской Руси - торговали с Константинополем. Купеческие ладьи хаживали и в Средиземноморье... Правда, в XII-XIII вв. торговля эта по известной причине - изоляции россиян от Азовского, Черного и Средиземного морей татаро-монгольским нашествием - сузилась до межкняжеской. Однако крупнейший русский торговый центр - Новгород – продолжал вести торговлю с Западом, в частности - с Ганзой, пока не был в 1494 году закрыт начавший мешать развитию торговли Руси с другими странами Немецкий торговый дом в Новгороде. В XV-XVI вв. рамки торговли и торговых плаваний сузились.

Историк Н.П. Загоскин писал: “Старинному русскому купцу в его дальних плаваниях по морям, озерам и рекам, с тяжелым переволакиванием судов или перегрузкой их на волоках и перекатах, доводилось пребывать постоянно настороже... и вот вырисовывается одна характерная черта древнего русского купца: он настолько же купец, насколько и воин; он в равной степени владеет и веслом и мечом; он настолько же опытен в торге, как и в ратном деле”.

К моменту создания Московского царства Русь оказалась отрезанной не только от Азовского, Черного и Средиземного морей, но и от Балтийского моря. Следует подчеркнуть особо, что Новгород - этот крупнейший центр торговли, с XII в. имел “Иванское сто” – объединение купцов вокруг церкви Ивана Предтечи на Опоках – права и обязанности которого зафиксированы в “Уставе” и “Рукописании” князя Всеволода Мстиславовича. Практически это была первая купеческая гильдия на Руси. Хотя сами гильдии купцов (их три) были официально учреждены Петром Великим только в 1719 г. в регламенте “Коммерц-коллегии”.

Несмотря на татаро-монгольское иго, отрезавшее юг Руси, внешняя торговля продолжалась купцами русского Севера. На рубеже XII – XIV вв. для внешнеторговых связей выделены были города Москва и Новгород, Нижний Новгород и Псков, Вологда и Тверь.

Только море Белое позволяло россиянам поддерживать торговлю с Европой. Еще с 1584 года активно работал единственный в России порт на Севере - порт, ставший колыбелью русского коммерческого флота – Архангельск и учреждена Русско-английская торговая купеческая компания.

Интересы развивающейся торговли потребовали, и в 1613 году лоцманы Поморья организовали Архангельское общество лоцманов - людей, обеспечивавших безопасное плавание в прибрежных водах и ввод судов в порт по извилистым фарватерам. Конечно, Белое море с Архангельском находилось слишком далеко от столицы государства и центральных районов страны, да и мешал активному судоходству суровый климат. Однако со II половины XVII в. московское правительство задумалось о переходе от пока что одиночных плаваний отдельных купцов в соседние страны к созданию собственно торгового флота, постройке для него гаваней и портов, к организации оживленной международной торговли и внутренних грузоперевозок.

Что касается перевозок внутренних, для них предназначался речной флот, с давних времен возникший на реках Волга и Нева, Кама и Ока, Днепр и Дон. Частное, купеческое торговое речное плавание осуществлялось на шитиках и стругах, ладьях и расшивах, замененных впоследствии судами барочной конструкции – гусянами и мокшанами, унжаками и сурягами, наряду с расшивами. В сравнении с ладьями, шитиками и стругами это были более крупные суда – до 70-80 метров длиной и грузоподъемностью 500-600 т.

Со второй половины XIV в., когда возродилась торговля с Ближним Востоком, оживилось судоходство по Волге. А вместе с ним и судостроение. Пытались подключиться к этому и иностранцы. Так, в 1558 году англичанин Дженкинсон получил разрешение российских властей организовать строительство речных судов в Нижнем Новгороде. За десять лет там было построено несколько десятков судов. Но в 1569 году Дженкинсон погиб на Каспийском море, пытаясь проникнуть на персидский рынок за восточными товарами. Верфь прекратила существование... Только в 1634 году возобновила она работу в прежнем объеме. Тогда по просьбе голштинского правительства начали постройку десяти транспортно-торговых судов для голштинских купцов, осваивавших торговый путь в Персию. Однако гибель построенного плоскодонного 36-метровой длины трехмачтового судна в Каспийском море снова застопорила массовую постройку судов для Волги и Каспия. А торговля и перевозки грузов по реке продолжались с использованием расшивов из соснового и елового леса, имевших длину 20-40 метров и грузоподъемность 400-500 т. Имея парусное вооружение, расшивы сплавлялись против течения бурлаками. В XIX в. на Волге число бурлаков достигало 600000 человек.

С постройкой первого русского военного корабля “Орел” появилось предложение иноземца Яна Вегрона царю Алексею Михайловичу “О заведении в России корабельного дела для заграничной морской торговли, разных фабрик и мануфактур”. Аргументация такова: “Есть подлинно, что нечто есть, от чего Монарху такое великое богатство чинитца может, как от морского промыслу; и тако же и то, что ни един во всей вселенной есть, чтоб такими малыми просторами такое множество кораблей мочно велеть делать и содержать как его величеству мочно, потому что его земля обильна и слишком имеет лесу, пенку, железо, смолу черную и смолу жидкую судовую и иные такие товары, которые к морскому ходу годны. А прибыль, которая его величеству от того может быть, если то, что буде он изволит, и ему ежегодно мочно устроить по 100-ту кораблей; и буде изволит их продавати веницеанам и портуженам, или француженам, и ему мочно за то имети за все про все, за всякий корабль, по 10000 рублей, а за 100 кораблей, по смете, 60 бочек золота по галанской цене. А будет его величества изволение будет большую прибыль от того имети, и ему изволить те корабли к своей прибыли велети держати, что на них посылати товары, которые в его землях родятся, во иные земли, и оттоля назад велеть приво-

зिति все то, что в его землях годно, как есть имяны”. Так об этом сообщает нам А. В. Висковатов в своем труде “Краткий исторический обзор морских походов русских и мореходства их вообще до исхода XVII столетия”.

Во времена Петра I и именно с 1700 г., в Вавчуге (близ Холмогор) начала работать верфь братьев Бажениных, заложившая сразу два торговых судна. Уже в 1703 г. первый из них - “Св. Апостол Андрей Первозванный” пошел в заграничное плавание. До 1718 г. строила торговые суда и государственная Соломбальская верфь, спустившая 13 торговых судов. А с 1711 г. начала строить таковые Санкт-петербургская Партикулярная верфь. Именно тогда царь указал архангельскому губернатору объявить “всем промышленникам, которые ходят на море для промыслов своих на ладьях и на кочах, дабы они вместо тех судов сделали морские суда: галиоты, гукоры, каты, флейты”. Это были “новоманерные” суда в отличие от прежних “староманерных” (ладей, кочей, шняк, бусов), строившихся для внутреннего плавания крестьянами. В 1712 году подобное распоряжение было послано царем губернаторам Санкт-Петербургскому, Московскому, Казанскому и Нижегородскому.

Одним из первых промышленников Севера, начавшим строить суда на новый манер, был отец М.В. Ломоносова – Василий Дорофеевич. В 1727 году он построил гукор “Св. Архангел Михаил” грузоподъемностью более 90 т. Двухмачтовое судно имело длину 51 фут, ширину – 17, глубину интрюма – 8 футов.

В этом же году Николо-Корельский монастырь построил яхту “Святой Николай” грузоподъемность порядка 45 тонн; Антониево-Сийский монастырь – шкют “Андрей Первозванный” и т.д.

В Санкт-Петербурге первым крупными “новоманерными” судами стал строить купец Барсуков. А Партикулярная верфь, выполняя правительственный заказ, построила 28 эверсов для перевозки грузов между Петербургом и Кронштадтом.

Наследники основателей Вавчугской верфи Баженины Никифор и Денис построили до 1785 года около 120 транспортных и промысловых судов, в том числе почти 30 гуколов, флейтов, галиотов – двухмачтовых, одно- и двухпалубных судов.

Некоторое представление об основных русских торговых судах того времени может дать описание пинка, построенного на Быковской верфи Архангельска Петром Крыловым. Длина “Хорха” – 132, ширина – 32, глубина интрюма – 13 футов.

Кстати говоря, все эти гукоры, галиоты, пинки, флейты, будучи торговыми судами, обязательно имели пушечное вооружение, так как привлекались к обеспечению флота и приморских гарнизонов, а в военное время были вспомогательными судами.

Подобные суда строились на Дальнем Востоке – в Охотске, на Камчатке и позднее – в Русской Америке. На Севере в 1761 году появилась полугосударственная верфь купца Гома, в 1766 году на Северной Двине –

купца-судостроителя П.Пругавина и т.д.

Архангельские купцы на своих судах ходили в Англию и Голландию, но у них было много судов и малого каботажа. 58 таких судов ходили по Белому морю. Это неудивительно, ибо только в Архангельской губернии было 15 купеческих верфей – братьев Бажениных, Крыловых, Свешникова, Пругавина и др. Помимо того, были малые верфи на реках Пинега, Мезень.

Шесть верфей морских судов имела Вологодская губерния. О качестве таких судов говорит то, что несколько десятков их было куплено у нас английскими и голландскими купцами.

К концу XVIII века на Севере находилось почти 400 торгово-промысловых морских, т.е. крупных судов, принадлежавших купцам.

Надо подчеркнуть такую особенность: после смерти Петра I на Севере возродилось и оживилось традиционное поморское судостроение, т.к. дорогие и сложные “новоманерные” суда подходили для “семейного” плавания и промысла поморов: большие кили не позволяли вытаскивать суда на берег, сложное парусное вооружение требовало большого экипажа, да ещё и при больших морозах снасти обледеневали и ими управлять было тяжело.

Уступая настойчивым просьбам промышленников и духовных правителей Соловецкого и других монастырей, правительство в 1726 году отменило в виде исключения, а с 1749 года и окончательно – запрет на строительство судов старых типов. Этого требовали интересы рыбного и зверодобывающего промысла.

Удивительно ли, что “староманерный” поморский флот в конце XVIII века насчитывал несколько сот таких судов. Только в Архангельск в 1785 году с промысла приходило 146 ладей, 109 кочмар (кочей), множество карбасов и шняк. Их экипажи и промысловики насчитывали более 2 тыс. человек.

То же происходило и на морях Дальнего Востока, и на Каспии. Не в пример Балтике, где “староманерных” судов было очень мало. В 1774 году торговый флот Санкт-Петербурга имел 163 судна, принадлежавших 28 купцам. Кстати, с 1784 года Петербургская городская верфь, заменившая Партикулярную, не только строила суда, но и вела учет всех плавсредств города и уведомляла – куда и с какими грузами идут они.

Подытоживая ход развития торгового флота в петровское и послепетровское время, отметим: именно в начале XVIII века появились первые правовые государственные документы, регламентирующие строительство судов и перевозку грузов, а также заключение договоров с иностранными государствами. При Петре I создана Коммерц-коллегия, занимавшаяся вопросами торговли и мореплавания в государственном масштабе. Два указа Петра I в 1719 году положили начало торговому судостроению для Балтики. Он стал основателем не только регулярного военного, но и коммерческого, торгового флота. Разумеется, с учетом многовекового опыта рус-

ского мореплавания.

Конечно, Россия позднее многих стран встала на путь капиталистического развития. Но наверстывала упущенное довольно быстро. Развитие производства, разделение труда в составе прежних артелей выделили отдельные профессии и специальности; обобщение их опыта создавало материально-технические предпосылки к переходу на мануфактурное производство, в том числе и в судостроении. Появилась машинная техника.

Вспомним, знаменитый петровский мастер-изобретатель А.К.Нартов создал более 20 различных машин, улучшил способ отливки пушек, изобрел сверлильный станок и т.п. В 1719 году он писал Петру I из Лондона: "... таких токарных мастеров, которые превзошли российских, не нашел, и чертежи машинам, которые Ваше Царское Величество приказал здесь сделать, я мастерам казал, и оные сделать по ним не могут...".

Это он, Нартов, создал суппорт токарного станка, о значении которого в 1-м томе "Капитала" К.Маркс писал: "Это механическое приспособление заменит не какое-либо особенное орудие, а самое человеческую руку, которая создаёт определенную форму, приближая, прилагая остриё режущего инструмента к материалу труда, например, на железо".

Именно в России была впервые создана паровая машина, пригодная для работы в заводских условиях. Свыше двух лет механик И.И.Ползунов трудился над нею. Скончавшись в мае 1766 года, он не довершил её, сделали это его верные помощники. Двухцилиндровая паровая машина огромных размеров имела мощность 32 л.с. А усовершенствованные изобретённые А.Нартовым токарный и зуборезный, а также появившиеся фрезерный, строгальный, долбежный и другие станки, паровой молот, гидравлический пресс, гвоздильная машина позволили перейти к новому уровню техники судостроения.

Научно-техническая революция, происшедшая в стране, не могла не отразиться на положении флота, в том числе и речного. Еще в 1782 году талантливый механик-самоучка И.П.Кулибин изобрел и построил водоходное судно. Оно не нашло применения. Спустя 22 года, он построил второй вариант судна и испытал в Нижнем Новгороде. Шел водоход против течения реки со скоростью одна верста в час. Наконец, Кулибин создал третий вариант (1807 г.), имевший вместо двух пар гребных колес только одну. Но не получил разрешения на его постройку.

Некоторое время на Волге использовались коноводные суда, двигавшиеся вдоль берега с помощью лошадей. Судно такое вело за собой еще два-три подчалка общей грузоподъемностью до 5000 т. Но мысль о паровом судоходстве продолжала реализацию: в 1815 г. Карл Берд, владелец чугуно-меднолитейного завода в Петербурге, сконструировал, построил и испытал на Неве первое в России паровое судно "Елизавета". Имея всего 4 л. с. мощности, машина давала стимботу (так раньше называли пароход) скорость около 9 верст в час. В 1823 году, когда на Волге было построено около десятка пароходов, в том числе и с двумя машинами общей мощно-

стью до 40 л. с., там образовалось акционерное общество “Компания парового судоходства по реке Волге, Каме и Каспийскому морю” во главе с ярославским купцом Д.П. Евреиновым. А в 1843 г. в Петербурге образовали пароходное общество “По Волге”, которое имело несколько пароходов с машинами в 250-400 л.с. мощностью (“Волга”, “Геркулес”, “Самсон”, “Кама”, “Ока” и др.), десятки большегрузных барж. Это общество просуществовало до 1918 г.

Помимо грузовых пароходов строили и приобретали также пассажирские суда, предназначенные для перевозки грузов и пассажиров по рекам страны. Более того, в 1853 году было образовано пассажирское общество “Самолет”, для которого в Бельгии построили несколько пароходов длиной 47 м с железными корпусами, гребными колесами и двумя высокими дымовыми трубами. Суда имели общую женскую и общую мужскую каюты 1 и 2 класса, освещавшиеся керосиновыми лампами и обогревавшиеся железными печками, а вот пассажиры 3-го класса перевозились вместе с багажом на верхней палубе. Поначалу пароходы обслуживали линию Тверь-Рыбинск, продолженную затем до Ярославля, а в 60-е годы “Самолет” стал монополистом на Волге, Каме и Оке.

Что касается морских судов, то после создания первого такого – “Елизаветы” – ходившего между Кронштадтом и Петербургом, появились и другие, более мощные и скоростные. В 1727 году задымил в Одесском порту первый транспортный пароход “Надежда”, совершая первый рейс в Херсон. А через год из Николаева в Одессу прибыл пароход “Одесса”, предназначенный для линии Одесса – Крым. Газета “Одесский вестник” сообщала: “Пароход сей чрезвычайно хорошо выстроен. Механизм работы г.Берда превосходен. Сила оного равняется силе 85 лошадей. Внутреннее расположение очень удобно для пассажиров”.

А в Петербурге появился в 1827 году второй после Бердовского Александровский завод парового судостроения, поначалу построивший два буксирных судна и землечерпалку. В 1830 году он создал грузопассажирское судно “Нева” (длина – 34 м., ширина – 7, грузоподъемность – 225 т.), принимавший 50 пассажиров. Этот пароход летом 1830 года совершил большой переход от Петербурга в Одессу – первый в истории русского судоходства переход транспортного судна с паровым двигателем. Пароход попал в жестокий шторм и имел ряд повреждений, исправленных в Лондоне, но всё завершилось благополучно. С тех пор “Нева” обслуживала новую открытую пароходную грузопассажирскую линию “Одесса - Константинополь”.

До 1844 года два петербургских судостроительных завода создали 40 пароходов – грузопассажирских, буксирных, военных и землечерпалок.

Видимо, по-настоящему переломным моментом в русском паровом судостроении надо считать 1842 год, когда Николай I отменил все частные привилегии и разрешил всем желающим строить и эксплуатировать пароходы на всех водных путях России. Сразу же возникло множество частных

пароходных компаний, прежде всего на реках, выросло число судостроительных заводов для морского торгового судоходства. И оно постоянно совершенствовалось, получало новые суда.

Так, в 1871 году на Сормовском заводе был построен первый двухпалубный грузопассажирский пароход, поначалу названный “Переворотный”, а потом – “Колорадо”, наконец – “Ориноко” грузоподъемностью в 30 тыс. пудов, с паровым отоплением, водопроводом, отличными каютами и салонами.

Кстати, только на Волге к 1900 году насчитывалось 1586 судов, в том числе 143 пассажирских, 156 товаропассажирских. Более 80% судов имели стальные корпуса.

В начале XX в. образовано еще одно АО “Океан”, оснащенное колесными теплоходами – нефтевозами, муковозами, пассажирскими судами, многие из которых проработали до пятидесятых годов.

Однако возвратимся к морскому мореплаванию в России. Царь Иван Грозный сделал попытку обеспечить защиту торгового мореплавания на Балтике, поначалу учредив в 1570 году каперскую флотилию, в дальнейшем - приступив к строительству своих морских судов. Но не преуспел. Затем царь Алексей Михайлович попытался учредить казенное судостроение. Но далее опыта с “Фредериком” (1635 г.) и “Орлом” (1668 г.) дело не пошло. И только Петру I довелось довести до ума это огромной важности государственное дело.

Петр I, не имея выходов к Балтийскому и Черному морям, избрал для начала строительства флота (ведь на первых порах одни и те же суда использовались и в военных, и в торговых целях) именно беломорский порт Архангельск. Здесь, на верфи Соломбалы, на острове близ города, были заложены первые торговые суда, наблюдение за постройкой которых возложено было на молодого, только назначенного воеводой Ф.М. Апраксина.

Лишь к концу XVII в. в России сложились достаточно благоприятные условия для развития не только внутренней, но и внешней торговли. К этому времени уровень развития экономики страны был таков, что возникла необходимость обязательного выхода России на европейские рынки. Этому помогали учрежденный в 1653 г. Торговый Устав и Новоторговый Устав (1667 г.).

Когда в 1694 году Петр I в очередной раз посетил Архангельск, то при нем (30 мая) спущено было на воду первое русское торговое судно, названное «Святым Павлом». Оно немедленно было загружено обычным русским товаром: поташем, лесом, смолой, хлебом и отправилось во Францию.

К сожалению, в то время у России еще не было морского торгового флага, а потому «Святой Павел» вынужден был идти под флагом, напоминающим перевернутый голландский (что по правилам морской практики означало судно, терпящее бедствие), а в то время шла война между Англи-

ей и Голландией. Первое российское торговое судно было захвачено англичанами в качестве приза. Судьба первого российского торгового судна оказалась, таким образом, неудачной.

Зато второе государственное торговое судно - закупленное в Голландии в 1696 году «Святое пророчество», вышедшее в Амстердам под русским уже флагом, - удачно совершило первый торговый рейс, выполнив экспорт казенных товаров. С этого момента начался бурный рост купеческого, торгового судостроения и мореплавания, рост торговли с зарубежьем по морю.

Вместе с активной подготовкой военного флота к будущей войне со Швецией, Петр I уделял внимание и торговому судостроению. В 1700 г. братья Баженины основали верфь на р. Вавчуга близ Архангельска. Петр I дал им специальную грамоту, разрешавшую братьям беспошлиный ввоз материалов и свободный наем рабочих. Баженины, введя в строй при верфи лесопильный, парусный, пенькопрядильный и механический заводы, уже в 1702 г. начали спускать на воду и торговые, и военные суда.

К 1715 году наступил настоящий расцвет международной торговли морем. В этом году только в Архангельске побывало 230 иностранных судов, причем таможенные сборы за привезенные в Россию грузы принесли казне 286,6 тыс. рублей (по тем временам - огромнейшая сумма). Естественно, что шло усиленное строительство своих деревянных купеческих судов, причем настолько добротных, что они шли даже на продажу за рубеж.

Однако своего торгового флота и достаточного количества судов дальнего плавания для него у России все еще не было. Вот почему Петр I в 1717 году приказал генерал-губернатору Санкт-Петербурга А.Д. Меншикову снарядить и отправить в Венецию с государственными товарами (воском, нефтью, смолой, железом) военный 50-пушечный корабль «Армонт». Товары эти были успешно доставлены за многие тысячи миль и с выгодой проданы. А в обратный путь закуплены заморское вино, мраморные статуи из Франции и Италии для столицы.

Одновременно с этим (в 1714-1716 гг.) была построена торговая гавань в Ревеле, начато строительство портов в Финском заливе. И хотя продолжалась в это время Северная война, Петр видел ее благоприятный исход и заранее готовился к бурному росту торгового мореплавания. А оно нарастало еще в годы войны. В частности, в 1720 году торговый оборот только Санкт-Петербурга достиг 422 тысяч тонн!

Особое место в создании и развитии торгового флота сыграла Коммерц-коллегия, учрежденная Петром I в 1717 г.

С окончанием Северной войны (1700-1721 гг.) начался новый этап в торговом мореплавании России с выходом ее уже через Балтийское море в Западную Европу.

«Прорубив окно» в Европу, Петр I основное внимание сосредоточил именно на Балтийском море, так как оно было ближе к центральной Рос-

сии, чем Черное и Белое моря. Да к тому же путь по Балтийскому морю к портам других стран был короче и менее опасен, чем через Белое море и Архангельск, через обычно штормовое и холодное море Студеное. Теперь главным портом страны стал Санкт-Петербург.

Уже в ноябре 1703 года в Петербург пришел первый иностранный купеческий корабль - голландское судно с вином, солью и другими товарами. Правда, направлялось оно в Нарву, но из-за боевых действий, шедших тогда на Балтийском море, голландский шкипер передал грузы в Петербург. Вслед за первым судном пошли купцы Англии, Голландии, других европейских стран. В 1704-м их было 14, а в 1705-м уже 53!

Вскоре на о. Котлин пришлось построить коммерческий порт. Кронштадт стал аванпортом погрузки и разгрузки крупнотоннажных судов. Мешала одна особенность купеческих взглядов: наши купцы пока еще предпочитали возить свои грузы не на русских, а на иностранных судах, так как велико было конкурентное сопротивление иностранцев. А российские коммерсанты пока еще были слабо подготовлены к самостоятельной торговле, мало знали конъюнктуру западного рынка.

В 1724 году Петр I издал Морской торговый устав, защищающий коммерческие интересы России. К тому же он попытался создать собственный сильный торговый флот. Однако из-за внутренних трудностей и внешней конкуренции это пока не удалось. Вот почему в начале 60-х годов XVIII в. российских коммерческих судов было всего 35. Хотя об определенных положительных сдвигах в торговом мореходстве россиян на Балтике уже можно было говорить, исходя из этих цифр.

Рос и совершенствовался торговый порт Петербурга. Так как глубоководные суда не могли войти в этот порт, приходилось разгружать их в Кронштадте (на о. Котлин), а оттуда доставлять грузы в Гостиный двор на малых судах. Именно в этих целях по указу Петра было построено 28 эверсов, поначалу порученные Канцелярии полицеймейстерских дел, а с мая 1719 года переданные Коммерц-коллегии и в аренду петербургским купцам, создавшим «перевозочную» компанию.

В 1720 году был создан Устав об использовании ластовых судов для поставок грузов в пределах Санкт-Петербургского порта, при этом 14 эверсов (судов) базировались на Санкт-Петербург, 7 - на о. Котлин и 7 - на Шлиссельбург. Иностранные купцы платили владельцам эверсов по 1 р. 20 коп. за 1 ласт, при этом строго требовалось иметь на каждом суденышке выжженное клеймо, указывающее его грузоподъемность.

Практически эверсами распоряжалось Адмиралтейство, поэтому они использовались не только в торговом флоте, но в военном. Некоторые иностранные купцы, загружая их, использовали эверсы порою под плавучие склады, причем подолгу задерживали их, хотя платили при этом как за перевоз грузов. Возникало немало споров, решать которые приходилось Коммерц-коллегии.

Нехватка торговых судов вынудила Петра I снова использовать в тор-

говых целях военные суда. Так, за год до смерти он приказал подготовить 3 корабля с казенными и купеческими грузами, направить их в Испанию (линейный корабль «Девоншир», фрегаты «Амстердам Ралей» и «Крондेलивде»). В Ревель, где они стояли, срочно направлены были грузы из Москвы, Бежицы, Серпухова, Чебоксар, Ярославля: пенька, юфть, воск, холст, лен, икра, говяжье сало. Торговыми руководителями назначены московский приказчик Афанасий Холщевников и чебоксарец Семен Блинов. 14 мая 1725 года корабли вышли в море под общим командованием капитана 3 ранга Ивана Кошелева. Попав в жестокий шторм и вынужденные зайти для ремонта в Ирландию, корабли только через три месяца прибыли в порт Кадис (Испания). Быстро распродав груз и пушки, уже в апреле 1726 года они вернулись в Санкт-Петербург.

Этому торговому плаванью было придано огромное значение, внешне выразившееся в досрочном, через чин, присвоении И. Кошелеву звания «капитан 1 ранга».

Через год такая же торговая экспедиция была совершена 44-пушечным фрегатом «Эсперанс» во Францию, в порт Бордо...

Еще до своей смерти Петр I установил товаро-пассажирское сообщение военными пакетботами между Санкт-Петербургом и немецкими портами Любек и Данциг. А к 1735 году на этих линиях ходили уже 4 пакетбота. Начались и заграничные рейсы наших небольших купеческих судов. Так в 1725 году шкут «Петр и Павел» (шкипер Аника Карпов) совершал рейсы в Стокгольм, а в 1723-1726 годах он со шкиперами Исаковым, Борисовым, Рыбниковым ходил из Ревеля в порты Швеции и Финляндии.

Все больше росла потребность в кадрах специалистов для торгового флота, ибо купеческие суда дальнего плавания не могли порой укомплектовать экипажи. Петр I приказал снимать с торговых судов наиболее толковых матросов и по 2-3 направлять за границу для «познания морского ходу, корабельной оснастки и немецкого языка». Им платили «государево жалованье» по 2 рубля в год. Учеба продолжалась 2-3 года, а порой и до 12 лет.

Необходимость экономного расходования средств для обучения морских специалистов привела к инициативе прибыльщика А.Курбатова, который ещё в 1711 году в Архангельске открыл адмиралтейскую школу, преподавателями в которой стали выпускники Навигацкой школы. Правда, последовавший после создания Санкт-Петербурга перевод в него торговли с заграницей и военного судостроения, снизили роль Архангельска. Школа закрылась. Однако в 1733 году она была воссоздана, и руководил ею Михаил Тарбеев, слушатель военной академии. Детей морских служителей с 7 до 16-летнего возраста обучали «цифирям и мастерствам».

Об этом рассказывается в первом томе книги «Русское судоходство. История и современность. Коммерческий флот России» (М., 2004).

Уже во время царствования Анны Иоанновны и Елизаветы Петровны число русских судов с полностью российскими экипажами на Балтике

и Севере резко уменьшилось. Показательно, что в 30-40 гг. XVIII в. в газете «Санкт-Петербургские ведомости», регулярно сообщавшей о рейсах торговых судов, фамилии российских шхиперов даже не упоминаются - только иностранцы. Правда, в каботаже они еще были: на линиях от Санкт-Петербурга до Ревеля, Выборга, Пернова, Риги и других балтийских портов ходили Савва Сухов, Семен Белозерцев, Иван Болшев и др.

Зато резко увеличилось число иностранных торговых судов, заходящих в порты России. В 40-х гг. XVIII в. ежегодно в Санкт-Петербург приходило по 180-270 судов из Польши, Германии, Дании, Швеции, Голландии, Франции, Испании, Англии, Португалии, Италии... На этих судах купцы везли олово из Фалмута, уголь из Ньюкасла, стекло из Штеттина, яблоки из Росток, железо из Стокгольма, вино из Бордо... В 50-е годы число иностранных судов в наших портах выросло до 350-400 в год. Даже в годы Семилетней войны (1757-1763 г. г.) оно почти не сократилось. А вот число российских рейсов выросло, т.к. надо было обеспечивать соответствующими грузами свои войска в Пруссии. Кроме того, надо было поставлять из Санкт-Петербурга, Риги и Нарвы в Швецию огромное количество зерна.

Со второй половины XVIII в. морская торговля активизировалась. Это видно по данным хотя бы Санкт-Петербургского порта: в 1760 г. его торговый оборот составил 7,8 млн. пудов, в 1770 г. - 14,5 млн., в 1780-м - 19,5 млн., а в 1790 даже 44,5 млн. пудов! Кстати, именно в этом году Санкт-Петербург принял 555 судов, в т.ч. 284 английских, по 35-45 датских, голландских, из Росток и Любека, а вот российских было только 18!

Особо большое развитие торговли и коммерческого флота было достигнуто во времена правления Екатерины II (1762-1796 гг.). Она возвеличила и продолжила начатое Петром I создание купеческих торгово-судоходных компаний. В этот период русские торговые суда ходили даже в дальние страны. В 1763 г. она создала Компанию для торговли со странами Средиземноморья во главе с тульским купцом И. Владимировым. Для нее выделен был 30-пушечный фрегат «Надежда Благополучия» с военным экипажем под командованием Ф.С. Плещеева. Уже в 1764 г. купец Владимиров из Кронштадта отправил первый русский купеческий корабль в Италию, в Ливорно. В 1766 г. купец Попов отправился в Испанию с грузом леса. Но возникли и опасности судам от военных действий на море. 28 февраля 1780 года Екатерина II объявила свою «Декларацию о вооруженном нейтралитете» (кстати, поддержанную странами Европы), которым коммерческий флот России был взят под защиту от нападения военных кораблей Англии, Франции и Испании, воевавших тогда друг с другом и заодно захватывавших любые, даже нейтральные торговые суда, как трофеи.

Большую помощь ощутили русские купцы и после окончания русско-турецкой войны 1768-1774 гг., когда они получили право не только свободно плавать в турецких водах, но и равные права с купцами европейских

стран. Таким образом, Россия была включена как непосредственный участник в международную морскую торговлю на юге. Это было очень важно для всего юга России, для его развития, зависевшего от интенсивности торгового мореплавания по Черному и Средиземному морям.

Если торговое мореплавание на Балтике и Черном море твердо становилось на ноги, то положение на Севере было иным. В 1781 году директор Архангельской таможни рапортовал в столичную Коммерц-коллегию: «... за неимением для партикулярных людей навигаторской школы, на купеческие корабли из российского народа в шхиперы и штурманы обученных навигации, сыскать негде». Указом Екатерины II в том же году в Холмогорах была открыта мореходная школа для нужд торгового флота. С 1784 года учеников ее стали направлять на купеческие суда для получения плавательной практики - на 1 год после 2-3-летнего обучения. (В 1786 году это училище перевели из Холмогор в Архангельск).

В 1782 году правительство ввело ряд льгот для российского купеческого судоходства в виде уменьшения пошлины на экспортные и импортные товары. Это повышало их конкурентные возможности. Но воспользовались льготами прежде всего иностранцы, которые тут же записались в русские купцы и подняли российский флаг. В 1795 году в Санкт-Петербург приходило 30 таких судов, однако, только 6 из них носили русские названия («Добрый успех», «Мир», «Св. Иоанн», «Юпитер», «Сатурн» и «Граф Александр»), остальные - иностранные. По данным Коммерц-коллегии к 1800 г. у Санкт-петербургских купцов было 423 судна, в том числе 70 - заграничного плавания, но основная их масса - в руках иностранцев. В общем, льготы попали не в те руки, и Павел I в 1797 году отменил их.

Засилье иностранцев было настолько большим, что некоторые из них пытались взять в свои руки даже местные перевозки между Санкт-Петербургом и Кронштадтом. Правда, правительство не допустило этого, отказав неоднократным письменным просьбам.

Одновременно правительство приняло меры к заполнению своеобразного «вакуума» в южном регионе страны. Для оживления российского торгового мореплавания по Черному и Средиземному морям, в 1798 году в Херсоне, на срочно возведенных там верфях, стали строить торговые суда, тем пополняя редкие ряды российских перевозчиков. Своеобразное место занимал флот Российско-Американской компании, созданной в июле 1799 г. с правлением в Иркутске, затем - в Петербурге.

Возможности для роста торговых грузоперевозок у России были поистине безграничны. Только на Балтийском море к началу XIX в. было 12 российских портов, открытых для внешней торговли: Санкт-Петербург, Кронштадт, Выборг, Нарва, Фридрихсгам, Ревель, Гапсаль, Пернов, Аренсбург, Рига, Виндава, Либава. Нужно было только полностью использовать их возможности. А вот с этим дело обстояло явно неблагоприятно. Недаром, уже много позднее, главное управление торгового мореплавания

и портов направило в Государственный Совет письмо, в котором с горечью отмечало: «Наши порты не оборудованы надлежащими приспособлениями и устройствами для облегчения и удешевления грузовых операций и для потребностей торговых судов».

Показательно во всех отношениях положение торгово-транспортного флота России на юге страны. Дошло до того, что грузы российских судов, направлявшихся в страны Средиземного моря, вынуждены были перегружать на турецкие суда, и уже на них осуществлять перевозку далее – в страны южной Европы и Африки.

Помимо того, Турция установила жесткие меры взимания с русских судов торговой пошлины: по навязанному торговому договору 1783 года, подтвержденному в 1791 году, турки требовали в виде пошлины 3% стоимости груза. С каждой четверти поставляемого хлеба русские купцы и Россия теряли по три рубля. Таким образом, только в 1793 году наши потери составили более полумиллиона рублей!

Между тем турки по наущению и под давлением своих традиционных “друзей” – Англии и Франции – пытались еще более взвинтить размер торговой пошлины. Но на этот раз получили от Российского правительства твердый отказ.

Особое место в истории российского торгово-транспортного флота занимает дата – 1873-й год. Глубоко осознав необходимость объединения многочисленных частных и государственных компаний в единый мощный комплекс, правительство России способствовало созданию СОРОСС (Союза российских судовладельцев). Своего рода централизация усилий всех компаний помогла укреплению внешней и внутренней торговли, перевозок грузов и пассажиров.

В первые десятилетия XIX века внешнеторговое мореходство проходило в условиях резко менявшейся политической обстановки. Колебания Александра I в выборе проанглийской или профранцузской ориентации, войны и военные конфликты в Европе и на южных границах России не способствовали развитию торговли. Если в 1805 году общий торговый оборот составлял 103,4 млн. рублей серебром, причем четыре пятых его приходилось на европейские страны, и основная доля ложилась на морскую торговлю, то в результате антинаполеоновских войн и Отечественной войны 1812 года объем морской торговли катастрофически упал.

Лидирующее положение, конечно, занимали порты Балтийского моря, “перекачавшие” в 1805 году товаров на 62 с лишним млн. рублей, тогда как черноморские порты – 9,8 млн. рублей, а беломорские – 3,1 млн. рублей. На Балтике ведущими портами оказались Петербург и Рига, на Белом море – Архангельск, на Черном – Одесса, на Азовском – Таганрог, на Каспийском – Астрахань.

Вторая половина XIX столетия принесла оживление в торговом судоходстве. В 1868 году, например, под флагом России плавал уже 51 пароход (28000 т.) и порядка 700 крупных парусников (более 90000 т.). А по

сведениям Отдела торгового мореплавания на 1.01.1901 года общий тоннаж российского торгового флота составил более 630 тыс. тонн, причем почти 60 процентов - паровые суда. Таково было положение на Балтике и Белом море. А вот на Черноморье тоннаж парового флота был меньше.

В это время там развивали деятельность крупные судовладельческие предприятия – РОПиТ и Доброфлот.

Начало XX столетия характерно тем, что через морские порты России проходило уже 71-79 процентов всего русского экспорта и 54-64 процента импорта. Весомость, значимость торгового мореплавания резко возросла. Поэтому в 1912 году была принята Российская портостроительная программа, предусматривавшая затраты на совершенствование портов в 90 млн. руб. Вторая проблема для торгового флота состояла в том, что на смену парусным судам еще в первой половине XIX в. пришли пароходы. Правда, сначала в военный флот. Но пришла пора перевооружаться и купеческим судам. Флот слишком долго не имел пароходов и железных судов, ибо Россия в то время не имела судостроительных заводов такого характера. Естественно, что конкурировать с паровым коммерческим флотом зарубежья Россия не могла. Тем более, что неудача в Крымской войне 1853-1856 гг. не только принесла большие военные потери судов, но и поставила препоны для развития, прежде всего, флота на Черноморье. Малый каботаж (прибрежное плавание) исчез почти полностью. Необходимые суда приходилось закупать даже в Греции и Австрии. И только с 1858 года судостроение на юге страны возобновилось.

Вскоре парусное деревянное судостроение было почти полностью заменено строительством железных пароходов и теплоходов. И уж так сложилось исторически, что в паровом судостроении мы догоняли другие страны, а в теплоходостроении оказались впереди. В 1903 г. Сормовский завод в Нижнем Новгороде построил первый дизельный теплоход - самоходную наливную баржу «Вандал» для Волжского пароходства водоизмещением 1150 т., - с тремя дизелями по 120 л.с., и дизельэлектрической передачей на гребные винты. «Вандал» оказался первым в мире дизельным теплоходом и дизель-электроходом одновременно! А в 1908 г. Коломенский завод для Волги и Каспийского моря построил колесный буксир «Мысль» с двигателем в 300 л.с. В тот же год - морскую наливную шхуну «Дело» водоизмещением 5700 т с двумя главными двигателями по 500 л.с.!

Показательно, что к 1913 году в разных странах мира было более 80 дизель-теплоходов, из них 70 - в России! Что же касается пароходов, к 1913 году усилиями всех шести пароходств страны и правительства, число их выросло до 1016 (общим водоизмещением 487 тыс. т.), а парусников стало 2577 (257 тыс. брт). Флот России занял 8-е место в мире после Англии, Германии, США, Норвегии, Франции, Японии, Италии. Однако собственные пароходы, составляя 65 процентов коммерческого флота России, могли обеспечить всего только 8 процентов морских грузоперевозок.

а) Создание Российского общества пароходства и торговли (РОП и Т). В январе 1856 года в Морское министерство России обратились флигель-адъютант Н.А. Аркас и известный предприниматель-судовладелец Н.А. Новосельский. Они предложили создать на Черном море коммерческую судоходную акционерную компанию с большим числом современных пароходов для грузовых и пассажирских перевозок, при этом уточнили, что в случае войны они (эти пароходы) могут использоваться для военно-транспортных нужд страны. Это было очень важно, ибо по Парижскому мирному договору после Крымской войны было резко сокращено число боевых кораблей Черноморского флота, а опасность развязывания новой войны на Черноморье не снижалась.

3 августа 1856 г. император Александр II утвердил Устав РОП и Т (Российского общества пароходства и торговли). Так родилась ставшая затем самой крупной русская судоходная компания. По уставу Правление РОПиТ состояло из пяти директоров, причем трое избирались, а двое - назначались. В числе назначенных были инициатор адмирал Н.А. Аркас, а также адмирал Н.М. Чихачев. И вообще многие ответственные посты в РОПиТе заняли отставные морские офицеры, а капитанами многих судов были офицеры, перешедшие из морского ведомства. Наблюдение и контроль за деятельностью РОПиТа вел Общественный Совет из 15 избранных акционерами лиц. Местом расположения Центра Общества избран был г. Одесса.

Первыми судами РОПиТа стали 5 железных пароходов, купленных у англичан - «Паллада», «Церера», «Юнона», «Дон» и «Николаев», и еще 5 колесных пароходов, купленных у Морского ведомства и расформированной Новороссийской пароходной экспедиции. Кроме того, в Англии и Франции были заказаны постройкой 19 новых судов. К 1860 году в Обществе насчитывалось более 40 пароходов, причем 30 из них до трехлетнего возраста, т.е. с огромной перспективой.

РОП иТ содержал на Черном море 11 регулярных почтовых линий. А начинал всего лишь с 3-х линий: вдоль побережья и на Азовском море; от Одессы до Константинополя; вдоль Анатолийского побережья. Перспективность и высокая доходность этих плаваний позволила открыть более длинные линии: Одесса - Петербург и другие.

С 1863 г. Общество, пополняя состав флота, начало строить новые винтовые почтово-пассажирские пароходы и колесные товаро-пассажирские суда смешанного плавания. Кроме «Лазарева», «Корнилова», «Нахимова», «Чихачева», «Великого князя Михаила», «Великой княгини Ольги» и «Генерала Коцебу» к 1870 году в строй вошли еще 11 паровых шхун для грузоперевозок по Азовскому морю.

С постройкой Суэцкого канала (1869 г.) открылись новые перспективы, и суда РОПиТа стали ходить в Индию, Китай, на Дальний Восток (Владивосток)...

Во время русско-турецкой войны 1877-78 гг., как и было оговорено

Уставом, РОПиТ передал Черноморскому флоту 5 наиболее быстроходных пароходов, в числе которых был прославившийся затем «Великий князь Константин», который стал базой минных катеров. Еще 4 парохода переданы в Кронштадт для организации крейсерства в Атлантике, 12 малых колесных пароходов включились в охрану портов и внешних рейдов.

С 1885 года РОПиТ увеличил сферу своего влияния, начав перевозку еще и жидких грузов (бакинскую нефть), для чего построил 4 танкера. Силу РОПиТа в то время можно оценить, если знать, что от его деятельности практически полностью зависела тогда экономика южной части России!

С января 1904 г. РОПиТ стал чисто коммерческим предприятием. Увеличилось число его заграничных рейсов. В силу этого была улучшена комфортабельность пассажирских судов. Кроме того, была заказана целая серия пассажирских пароходов в Бельгии и Англии, предназначенных для линии на Александрию (Египет) и на Кавказскую линию.

К 1914 году РОПиТ стал крупнейшей российской компанией. Он имел 78 судов, в том числе 43 почтово- и товаро-пассажирских, 20 товарных, 13 буксиров, а также множество катеров, барж на местных линиях. Главные международные линии у него были - на Константинополь, Александрию и Петербург - из Одессы, на Константинополь и Александрию из Севастополя и другие.

б) Создание Добровольного флота. В период 1873-1883 годов произошел резкий подъем внимания общественности к нуждам флота. В связи с этим в Москве возникло Общество для содействия русскому торговому судостроению (на патриотические пожертвования). Появилась идея создания общества Добровольного флота, вызванная результатами русско-турецкой войны 1878 года. Тогда подписанный Россией Сан-Стефанский мир принес опасность ставшему беззащитным побережью Причерноморья со стороны флотов вероятного противника.

По всей стране прошел сбор средств на такое общество, которое имело бы быстроходные и вместительные суда, позволяющие быстро их переоборудовать и вооружить, сделав вспомогательными крейсерами на случай войны. Было собрано около 4 млн. рублей, и в 1887 году компания была не только учреждена, но и открыта.

Комитет этого общества, заседавший в Москве, возглавил наследник престола, вице-председателем стал тайный советник К.П. Победоносцев. В комитете предусмотрели 3 отдела: учредительный, хозяйственный и военно-морской. Последний возглавил адмирал К. Посьет, разработавший правила закупки и строительства судов для компании, полно учитывающие интересы обороны страны. Требования к судам компании были таковы: скорость хода - не менее 13 узлов, запас угля на 20 суток, а также возможность установки на палубе орудий не менее, чем 8-дюймового калибра. При этом стоимость судна не должна быть более 650 тыс. рублей.

Сначала компания закупила у немцев товаро-пассажирские пароходы, тотчас ставшие на учет в военном флоте как вспомогательные крейсе-

ра - «Москва», «Петербург», «Россия». Впредь установлена была традиция: все новые суда называть по имени центров губерний - «Нижний Новгород», «Рязань» и т.д. С 1879 года утвержденный Устав Общества Добровольный флот, как стала называться компания, предусматривал возможность использовать его суда в военных целях в случае войны.

Работа Доброфлота началась с перевозок из Варны и Бургаса русских войск, участвовавших в русско-турецкой войне 1878 г. Затем начались регулярные рейсы на Дальний Восток. Вскоре руководство пришло к выводу, что надо не закупать, а только строить суда для Общества - это выгоднее. Правда, строить не только на своих заводах, но и за рубежом. Первый пароход - «Ярославль» по чертежам английского крейсера «Айрис» заказали в 1880 году во Франции. Турки даже пытались его задержать в Дарданеллах, когда пароход шел из Марселя в Россию. Не без оснований турки увидели в нем военный корабль. Пришлось «Ярославль» передать в военный флот как крейсер «Память Меркурия»...

Для открытой Дальневосточной линии Доброфлот закупил ряд мелко-сидящих судов, способных войти в порт Николаевск на Амуре, предназначив их для угольных перевозок. К сожалению, развитие флота шло по раз и навсегда проложенному пути. Как возникло внимание к компании, так быстро и охладело. Руководству привычнее было ориентироваться на заграничные компании, а не на свои, «доморощенные». По крайней мере - закупать суда у них.

В журнале «Русское судоходство» в 1896 г. появилась статья А. Мальшинского «Больные места нашего торгового мореходства», где открыто говорилось о зависимости торгового мореплавания от иностранцев. Действительно, в 1885 г. например, импорт только на 18 % совершался на русских судах, а экспорт - даже на 10 %. То же самое было и в судостроении: грузместимость русских торговых судов была на треть меньше иностранных, и это снижало прибыльность их. «Своею слабостью мы помогаем росту промышленной силы западноевропейских морских держав и содействуем укреплению их господства не только в открытом море, но и в русских портах, которые повсеместно оживляются лишь с приходом иностранных судов - английских, по преимуществу,» - писал автор статьи.

Как бы в подтверждение этому главный редактор М. Мец тоже опубликовал статью «Морские пристани», где отмечал: «Есть всего несколько городов с портовыми сооружениями, но основное пространство российского морского побережья поражает безжизненностью». (!) А ведь, казалось бы, в это время у России было довольно много судоходных компаний. Например, в 1893 г. было 6 наиболее крупных: Черноморско-Дунайское пароходство, РОПиТ, Добровольный флот, Общество «Кавказ и Меркурий» и др. Правда, в борьбе с могущественным РОПиТом, поддерживаемым правительством, ряд менее мощных компаний разорился... Так в 1874 г. продало ему часть своих судов «Общество Новороссийского пароходства», в 1884 г. - «Компания П.Т. Родоконаки»; в 1886 г. - «Общество

пароходства по Дону, Азовскому и Черному морю»...

Однако жизнь шла своим чередом, и судоходные компании занимали в ней свое место. Во время обострения отношений с Китаем (1880 г.) для усиления Тихоокеанской эскадры адмирала С.С. Лесовского переданы были суда Доброфлота - «Москва», как вспомогательный крейсер, «Петербург», как угольный транспорт, «Владивосток», как госпитальное судно. Правда, инцидент с Китаем вскоре был исчерпан, и международные рейсы компании возобновились. Появились, однако, первые потери. Так, ходивший на линии Ханькоу - Одесса пассажирский пароход «Москва» в 1882 году погиб от кораблекрушения в районе м. Гвардафуй (Африка). Государство дало Обществу субсидии для численного роста судов, и с 1884 года появляются в Доброфлоте закупленные в Англии «Москва» (вторая), «Ярославль» и «Кострома» (тоже вторые).

Рост скоростей хода судов в мировой практике не обошел и Россию, как не обошел и рост грузоместимости: в 1888 г. пришлось купить у Англии быстроходные «Орел» (4500 т), «Саратов» (5300 т), в 1894 г. - «Петербург» (второй, 5300 т); затем еще более крупные - «Херсон» (6100 т), «Москва» (третья, 7200 т), «Смоленск» (7200 т), имевшие скорость хода 20 узлов!

До 1896 г. из Англии в Россию пришла серия из 6 судов в 4500-5600 т водоизмещением. В результате перед русско-японской войной Доброфлот выдвинулся уже на 2-е место после РОПиТа. Грузооборот его достиг 196000 тонн в год.

Начавшаяся война, естественно привела к кризису восточных линий. Тогда компания создала новые линии. Прежде всего, линию Либава - Нью-Йорк, предусматривавшую перевозку эмигрантов. С 1907 года на Дальнем Востоке появилась новая экспрессная линия Владивосток - Япония, Китай. Кроме того открыта Северная (Охотская) линия по маршруту Владивосток - Охотское море - Берингово море - Н. Колымск. На экспресс-линии вывели серию построенных в Германии (1909 г.) судов: «Орел», «Полтава», «Рязань», «Симбирск», «Пенза» с пассажироместимостью 60 мест 1 класса, 30 - II класса, 120 - III класса. Затем (1910-1911 гг.) - английскую серию («Пермь», «Курск», «Могилев», «Кишинев», «Тула» и другие.)

Немало испытаний принесла Доброфлоту 1-я мировая война. Прежде всего, из имевшихся 32 судов на Черном море и 14 судов на Дальнем Востоке часть была передана военному флоту. Из числа оставшихся «Рязань» захвачена немецким рейдирующим крейсером в Корейском проливе; «Пермь» затонула в порту Коломбо; «Киев», «Тургай», «Тобол» и «Монгугай» торпедированы немецкими подводными лодками; «Полтава» погибла, сев на камни; «Сучан» захвачен, как и «Рязань»... Частично потери были возмещены затем передачей Обществу захваченных немецких судов. А в 1915 г. закуплена была у Англии серия из 5 судов для перевозки военных грузов. В 1916 году Морское ведомство, реквизируя 4 парохода графа Г. Кайзерлинга, передало их Доброфлоту. В 1916-1917 гг. приобре-

тен был для Доброфлота ряд судов Сибирской флотилии.

В конце 1-й Мировой войны Доброфлоту нанесли удар бывшие союзники: США и Англия задержали и реквизировали множество пароходов. Правда, позднее США возвратили все 6 судов, а вот Англия далеко не все – только 4. Кроме того, много судов Доброфлота ушло за рубеж с белогвардейцами, где 11 из них проданы были за долги России.

Помимо этих обществ были крупными Русское Восточно-Азиатское пароходство, Северное пароходное общество, Русско-Балтийское общество пароходства.

В числе крупных судоходных компаний было пароходство Общества КВЖД, образованное в 1898 году. Оно базировалось на Порт-Артур, имело в своем составе около двух десятков довольно крупных судов и буксиров. К сожалению, почти все они погибли в ходе русско-японской войны 1904-1905 гг. Немало судов имело общество «Кавказ и Меркурий», другие среднего размера компании. Были и небольшие пароходства. Таким образом, наряду с достаточно крупными полугосударственными компаниями грузо-пассажирских судов, в России в начале XX в. существовало немало небольших частных судоходных компаний единоличных судовладельцев, перевозивших малые партии товаров на небольшие расстояния.

Большой количественный состав судов, широко разветвленная сеть портов и причалов, огромное количество перевозимых торговым флотом грузов потребовали большей централизации управления. Поэтому в системе Министерства путей сообщения создан был специальный Департамент, руководивший морским торговым транспортом страны. Такова была необходимость развития. К сожалению, во время 1-й Мировой войны, а затем и гражданской, из 1120 разного предназначения пароходов торгово-транспортного флота, имевшихся на 1 января 1915 года, погибло или было угнано из России интервентами и белогвардейцами около 900. В строю осталось не более 220. Разрушены были все судостроительные и судоремонтные заводы, а также мастерские. Новой, Советской, России предстояло воссоздавать торговый флот заново.

3. Советский торгово-транспортный флот

В трехтомнике “Три века Российского флота”, подготовленном группой авторов / Б.И. Родионов, В.Д. Доценко, Г.Г. Костев и др./ и опубликованном Санкт-петербургским издательством “Логос” в 1996 году, убедительно подчеркивается, что, говоря о морской мощи государства, следует иметь в виду ряд обстоятельств. Прежде всего то, что основу мощи составляет не только и не столько количество и качество кораблей Военно-Морского флота и обеспечивающих их баз, арсеналов, причалов. Велико значение возможностей торгово-транспортного и рыбопромыслового флотов страны. Вместе с тем нельзя не учитывать возможности страны в изучении океанов и освоении их богатств.

Таким образом, морская мощь государства - комплекс, состоящий из соответствующих интересам государства Военно-Морского, торгово-транспортного и рыбопромыслового флотов. Начнем их рассмотрение с флота торгово-транспортного.

Конечно же, руководство страны прекрасно понимало, что морской транспортный флот – особая необходимость как для народно-хозяйственных перевозок внутри страны, так и для внешнеторговой деятельности.

Как известно, в царской России был создан довольно большой, как государственный, так и частновладельческий торгово-транспортный флот, но прокатившиеся друг за другом русско-японская, 1-я мировая и, наконец, Гражданская войны нанесли ему тяжелые раны. По сути дела торгово-транспортный флот перестал существовать. Это подтверждается неутешительной статистикой.

По окончании гражданской войны Советской России досталось совсем мало судов торгового флота: от РОПиТа, например, осталось только 14 товаро-пассажирских, 6 грузовых пароходов, 12 буксиров и несколько десятков более мелких суденышек; от Доброфлота - 18 пароходов (в том числе возвращенные из Англии, Франции и дальневосточных стран); единицы остались от других компаний.

24 июля 1924 года Совет Труда и Оборона Республики решил создать единую торгово-транспортную морскую организацию АО «Совторгфлот», в которую и вошли все сохранившиеся суда.

Необходимость обеспечения восстановления, а затем и развития народного хозяйства страны диктовала скорейшее создание достаточного количества торгово-транспортных судов. С этой целью правительство и АО «Совторгфлот» закупают за границей и заказывают на своих судостроительных заводах множество судов различного класса и типа, приспособленных к особенностям районов их плавания и портов приписки.

Уже в 1929-32 гг. Балтийский судостроительный завод спустил серию грузо-пассажирских пароходов типа «Сталинград» - 10 судов для Севера и Дальнего Востока. Они имели водоизмещение 6000 т, скорость - 10 узлов, вмещали по 1500 т груза и 226 пассажиров.

Такого же характера задания получили и другие судостроительные заводы страны. В условиях энтузиазма тех лет плановые задания выполнялись точно в срок и качественно. Поэтому к 1940 году в СССР насчитывалось уже 678 пароходов, теплоходов и дизель-электроходов общим водоизмещением 2 млн. брт. Появились новые типы судов - лесовозы, сухогрузы, танкеры, пассажирские и торгово-пассажирские суда (пассажирских, кстати, было всего 20 общим водоизмещением 450000 брт). Причем практиковалось приобретение крупных грузо-пассажирских судов именно для Дальнего Востока, учитывая особенности региона: относительно малое число пассажиров и обилие грузов.

Для Севера строили и закупают за рубежом грузо-пассажирские суда средней величины. Черноморье требовало крупные комфортабельные и

быстроходные теплоходы, особенно для линий курортно-туристических: Одесса - Батуми, Одесса - Херсон и др. Для Азовского моря строились теплоходы несколько меньшие, но вполне комфортабельные... Одновременно правительство заказало суда за рубежом.

В начале 1940 года в Амстердаме завершили постройку для СССР первых турбоэлектроходов - "Иосиф Сталин" и "Вячеслав Молотов" (водоизмещение 8000 т, скорость хода 20 узлов, вместимость - 471 пассажир и 1200 т груза). В годы Великой Отечественной войны один из них ("И. Сталин"), эвакуируя 8000 солдат с Ханко в Кронштадт, подрывался на mine, а "В. Молотов", будучи плавучим госпиталем, был поврежден минами, однако остался на плаву. После войны стал он называться "Балтикой". В 1960 г. ходил в Нью-Йорк на XV сессию ООН с делегациями СССР, Украины, Белоруссии, Венгрии, Румынии, Болгарии. Плавал по многим морям и океанам до 1980 г.

Во время Великой Отечественной войны торговый флот СССР потерял потопленными или захваченными врагом 380 судов, что составляло более половины всего торгфлота страны. Погибли также все танкеры. Создалось нетерпимое положение. Поэтому уже с 1945 года по специальной программе началось строительство танкерного флота заново. Верфи г. Николаева уже в 1950 году спустили 1-й танкер "Казбек", водоизмещением 11800 т, а в 1961 г. в Херсоне спущен последний из серии танкер "Москальво". Всего было построено 67 судов, из них 60 оставлено на Черном море.

В 1955 г. заложили новые танкерные серии типа "Дрогобыч" и типа "Пула" - в Финляндии; в 1959 году - серию крупных танкеров "Пекин", "Будапешт", "Варшава", "Прага" водоизмещением 32000 т и скоростью около 19 узлов; в 1963 году - уже 51-тысячетонники типа "София"...

Учитывая потребности Севера и Севморпути, с 1970 года стали строить танкеры с ледокольными подкреплениями - типа "Баскунчак" и "Великий Октябрь" (водоизмещение 16500т).

Что касается сухогрузов, необходимых для перевозки самых разнообразных грузов - угля и цемента, металлопроката и машин, оборудования и зерна - уже в 1960 году была завершена постройка головного судна новой серии "Ленинский Комсомол" со стандартным водоизмещением 15900 т и скоростью хода 10 узлов. Через три года спускается новая серия (в Николаеве) - типа "Полтава" (водоизмещение 13000 т), не имеющая аналогов в мире, так как суда этого типа имели раскрытые палубы над грузовыми трюмами, занимавшие 60-67 процентов поверхности, вместо обычных 35-40 процентов. Затем запущена была серия дизельных судов типа "Капитан Кушнаренко" (16200 т) и типа "Славянка" (13700 т). Учитывая потребности отдаленных мелководных портов, с 1963 года заложили серию судов типа "50-летие Комсомола" (8260 т). Только за 1965-1970 гг. в строй флота вошло около 500 судов общим тоннажем 4,59 млн. т. Особое место в них заняли крупные универсальные сухогрузы типа "Иркутск", "Владимир

Ильич” и пассажирские лайнеры типа “Михаил Калинин” и “Александр Пушкин”, которые строили в ГДР; типа “Муром”, строившиеся в Польше; типа “Новгород”, поставлявшиеся Финляндией, и рефрижераторы типа “Чапаев”, строившиеся в Италии. Архивнейший универсальный сухогруз типа “Коломна”, построенный в ГДР, появился в 1989 году. Это было автоматизированное судно, имеющее экипаж всего 25 человек.

В конце 70-х гг. СССР уже имел в составе флота 2329 современных транспортных судов общим тоннажем более 10 млн. т.

Как известно, более 90 процентов грузооборота страны занимают внешнеторговые перевозки. Их напряженность росла из года в год. Если в 1913 г. перевезено 15,1 млн. т. грузов и 3,7 млн. пассажиров, то в 1940 г. – уже 32,9 млн. т. и 9,7 млн. пассажиров, а в 1975 г. – 200 млн. т. и 51,6 млн. человек!

На 1 января 1990 года морской флот СССР имел структурно 17 пароходств, в составе которых было 1800 судов общим дедвейтом 22,4 млн. т.; 67 портов, 26 судоремонтных предприятий, 6 высших и 14 специальных учебных заведений, 14 мореходных школ, 7 научных и конструкторских учреждений. Это было могучее и богатейшее хозяйство! Однако с 1992 года по настоящее время положение резко изменилось. Число судов и темп перевозок снизились в силу распада СССР и развала экономики страны, в том числе и морского транспорта. Началось “растаскивание” по новообразовавшимся государствам тех или иных видов морских судов.

К сожалению, в этой ситуации государство не приняло всех надлежащих мер, предусмотренных Программой возрождения торгового флота России еще в 1992 году. За 1993 – 1999 годы бюджет профинансировал судостроение всего на почти один (!) процент от плана. Необходимость выжить заставила судоходные компании вложить в судостроение все возможные финансы и инвестиции, чаще всего иностранные. Отечественные банки или не желали, или не могли выдать дешевые долгосрочные кредиты. Однако зарубежные кредиты чаще всего судоходные компании получали, отдав кредитору в залог уже существующие суда, причем те уходили из-под российского флага. Более того, судно, построенное на заграничные средства, чаще всего должно было несколько лет проходить под флагом государства-инвестора. Именно по этой причине (по данным Минтранса РФ) на 1999 год под иностранным флагом работала пятая часть всех российских судов, внося все платежи и налоги не в российскую, а в чужую казну. Если учесть, что только фрахтовые ставки в ряде случаев достигают несколько тысяч долларов в сутки, можно представить, как много теряла наша страна при существовании такого положения.

Если до 1990 года отечественное судостроение было одним из мощнейших в мире, а транспортный флот занимал шестое место в мире по тоннажу (правда, основные верфи были специализированы на военное кораблестроение, а они сейчас в крайне тяжелом положении), то сейчас на мировом рынке гражданского судостроения Россия занимает не более од-

ного процента.

Имеющийся флот неумолимо стареет, постепенно выходит из строя. Скажем, по оценкам экспертов, средний возраст российских кораблей превышает 19,5 лет (на 1999 год). До 2005 года пришлось списать по дряхлости 400 судов. На 1999 год в составе флота оставалось чуть более 1000 судов. Причем продолжается процесс “перекочевывания” судов из контролируемых государством парокходств в частные компании. Нередко новый владелец тотчас переводит суда в оффшорные зоны. Подчас под видом банкротства. В частности, такое происходило в Сахалинском, Камчатском и ряде других парокходств. И потери в такого рода “банкротствах” огромны. Например, Балтийское морское парокходство в свои лучшие годы имело более 300 судов балансовой стоимостью около миллиарда долларов. На 1999 год все это имущество страны потеряно, как проданное, якобы, за долги. На Балтике не осталось ни одного российского пассажирского судна. И только в 1998 году началось восстановление пассажирского судокходства переводом из Дальневосточного парокходства лайнера “Русь”. В 1999 году пришел оттуда же и лайнер “Михаил Шолохов”...

В нелегких условиях находится наше судостроение. Оно удерживается “на плаву” в основном за счет зарубежных заказов. Например, Балтийский завод в Санкт-Петербурге поставляет иностранцам эсминцы и фрегаты, подводные лодки и танкеры, химо- и контейнеровозы, суда на воздушной подушке... К сожалению, даже эти, зарубежные, заказы загружают российские верфи всего на 17 процентов. К тому же характерно, что иностранцы предпочитают закупать у нас военные корабли, а вот суда торгового флота покупаем у иностранцев мы. Подтверждается это положение тем, что в рамках упомянутой Программы возрождения торгового флота на наших верфях построено всего 20 процентов судов, тогда как в советские времена сходило их с наших стапелей – 50 процентов.

Новое Постановление Правительства РФ, учитывая, что из-за новых подорожаний покупка судов за рубежом стала нереальной, ставит цель – сделать все, чтобы все российские судовладельцы шли с заказами на заводы России. Это требует пересмотра налоговой политики в отношении корабелов, ибо нынче постройка судна у нас стоит на 15-30 процентов больше, чем за рубежом, к тому же отсутствует практика рассрочки налоговых платежей на период постройки корабля (а это в среднем 8-10 лет), высоки пошлины на ввоз оборудования, не производящегося в России, а НДС взимается авансом, когда судно еще находится в проекте и, значит, не может окупать расходов ...¹ На 1999 год в торгово-транспортном флоте страны осталось 10 парокходств, 40 портов, 13 судоремонтных предприятий, 3 государственные морские академии, более 160 государственных и акционерных предприятий и организаций. В составе Минморфлота остались только 1348 судов.

¹ “Российская газета” //Свистать всех на стапель! 9.10.99 г.

Правда, в настоящее время, хотя уже нет такого министерства, положение постепенно выправляется. При этом следует отметить, что весьма огромен перечень классов и типов судов в современном торгово-транспортном флоте. Характерно при этом то, что они становятся с одной стороны более универсальными и автоматизированными, с современной аппаратурой, обеспечивающей безопасность судовождения, а с другой стороны – все более узкоспециализированными. Скажем, дизельный балкер (навалочник) водоизмещением до 250000 т и суда для генерального груза (60000 т), дизельные газовозы до 100000 м³ газа, лихтеровозы (5-50 тыс. т), контейнеровозы и т.д. За рубежом появляются в последнее время нефтетанкеры вместимостью до 550000 т. Это 300-метровые гиганты. Энергетические установки у современных судов разнообразны – от паровых и газовых турбин, дизелей, до атомных реакторов, мощность которых постоянно растет. Как известно, эпохальным событием стал спуск на воду в 1959 году первого в мире атомного ледокола “Ленин”, ставшего могучим преемником дедушки ледокольного флота “Ермак”.

Сейчас, кстати, в составе ледокольного флота России находятся 8 атомных ледоколов (“Сибирь”, “Ямал”, “Таймыр”, “Вайгач”, “Арктика”, “Россия”, “50 лет Победы”), а также 6 дизельных линейных ледоколов (“Адмирал Макаров”, “Капитан Сорокин”, “Ермак”, “Ленинград” и др.), сосредоточенные в Мурманском и Дальневосточном пароходствах. В Мурманске, кроме того, находится и самое первое в мире атомное ледокольно-транспортное судно (лихтеровоз-контейнеровоз) “Севморпуть”.

А в перспективе (до 2010 года) предполагается довести число атомных и дизельных линейных ледоколов до семнадцати.

И ныне интерес к судам с атомным двигателем достаточно высок, тем более что серьезная нехватка нефти, и как следствие этого – резкое повышение себестоимости ее – заставляет отдавать предпочтение атомоходам. Их огромные мощности дают шанс строить супергигантские суда, а это экономически целесообразно. Хотя есть и теневые стороны: необходимость иметь высококвалифицированный обслуживающий персонал, обязательность сооружения в портах специальных установок для возобновления запасов ядерного топлива. Наконец – экологическая проблема и возникающая в связи с этим необходимость борьбы с загрязнением моря.

ГЛАВА XVII РОССИЙСКИЙ РЫБОПРОМЫСЛОВЫЙ ФЛОТ

1. Возникновение морского рыболовного флота

История морского рыболовства как отрасли пищевой промышленности, занимающейся добычей и переработкой рыбы, китов, морского зверя насчитывает не более четырех столетий. Разумеется, и до этой поры лов рыбы в море велся, но сугубо в прибрежных водах, ибо сказывались и незнание районов уверенного лова, и отсутствие соответствующего класса судов, приспособленного для рыболовства. И только с появлением добротного мореходного, технически обеспеченного и приспособленного судна рыбаки смогли выйти на промысел в открытое море, рассчитывая на добрый улов. Однако первыми, кто отважился промыслить на безбрежных просторах Атлантического океана, выходя на крупных судах, были китобои. Дело в том, что ловля рыбы в открытом море, вдали от берегов, была бесперспективна: добыча пришла бы в негодность, пока суда возвратятся домой - уж очень нежная, быстро портящаяся это продукция.

Иное дело - киты. Мясом китов можно было пренебречь, а вот китовый жир, вытапливаемый из китовой туши на специальной жаровне, можно заливать в деревянные бочки, принятые на борт. В бочках жир хранился довольно долго, до нескольких лет. К тому же он и ценился довольно высоко хотя бы в качестве горючего для светильников.

Что же касается непосредственно рыболовства в море - оно, конечно же, было необходимо, ибо морская рыба содержит в себе самое ценное - животный белок, который, как известно, - продукт скоропортящийся. Именно поэтому раньше рыбу ловили вблизи от берега, чтобы сразу же доставить ее на рынок, пока та не испортилась.

История оставила нам свидетельство того, что эта проблема волновала не только рыбаков. Письменные источники сообщают, что французский король Людовик XIV, любивший свежую рыбу для своего королевского стола, дал соответствующее распоряжение, которым установил организацию доставки только что выловленной рыбы в столицу. Выделенный специально отряд драгун расставлен был как бы на эстафетные участки от рыбацкого поселка до самого Парижа. И было в этой эстафете 20-30 этапов. Королевский стол был обеспечен свежей рыбой ежедневно. Однако это было частное решение проблемы одного лица. А вот организация промышленного рыболовства в открытом море вместе с проблемой сохранения улова сошлись в комплексе на построенном вскоре достаточно крупном паровом рыболовном судне. Именно оно позволяло доставить выловленную рыбу в более короткий срок, никак не зависящий от наличия или отсутствия ветра, так ограничивавших возможности парусников, как рыболовных судов. Таким первым рыболовецким паровым судном был немецкий "Сагитта", вышедший в первый промысловый рейс из Гесте-

мюнде в 1885 году. Он промыслял рыбу на знаменитой Доггер-банке.

Событие это было не рядовым: рождалась новая эпоха в рыболовстве. Прежде всего, оно подтолкнуло мысль рыбаков к тому, что, наверное, не обязательно каждый раз после улова заходить в родной порт: выловленную рыбу, даже если ею не забиты все трюмы, можно передать на другое, специальное транспортное судно, или здесь же, на судне, подвергнуть ее быстрому замораживанию или консервации. Так можно сохранить ее вкусовые, питательные качества надолго, не только до возвращения в порт.

Правда, идею заморозки и консервации удалось решить не так давно. Уже в 1956 году в открытом море работало десять промыслово-перерабатывающих рыболовецких судов. Затем к ним добавилось еще 14 судов такого типа, построенных для Советского Союза в ГДР.

Новое слово в рыбопромысле сказано было весной 1960 года, когда в море вышло первое немецкое промыслово-перерабатывающее судно “Бертольд Брехт” водоизмещением 3000 брт, способное находиться в районе промысла до 90 дней. Внедрена была здесь и еще одна новинка - на судне находилось 20 девушек, выполнявших работу по разделке рыбы.¹ Механизация отдельных видов работ на таких вот промыслово-перерабатывающих судах привела, естественно, к сокращению числа членов экипажа. Так, если “Бертольд Брехт” имел экипаж в 98 человек, то “Вилли Бредель” - однотипное, но позднее (в 1966 году) спущенное судно, обходилось экипажем в 72 человека.

Современные рыбопромысловые траулеры способны за 3-4 дня отловить, переработать и заморозить такую массу рыбы, с которой прежнему рыболовному судну невозможно было справиться и в три недели. Учитывая это, судостроительные верфи многих рыбодобывающих стран переключились на постройку специализированных судов - судов-фабрик, судов-плавбаз, которые должны придаваться целой флотилии добывающих судов. Теперь рыбодобытчики стали передавать им свои уловы сразу же, в открытом море - для переработки.

Нынешние суда, входящие в состав рыболовецкой и рыбоперерабатывающей отрасли, имеют разное предназначение, имеют различное водоизмещение и соответствующее оборудование. Например, в числе промысловых - большие морозильные рыболовные траулеры (БМРТ), большие сейнеры-траулеры (БСТ), зверобойно-рыболовные сейнеры (ЗРС), кальмароловные суда (КЛС), малые креветколовные траулеры морозильщики (МКТМ), рыболовные траулеры - морозильщики (РТМ, РТМС, РТМА, СРТМ), тунцеловы (ССТ, МТЯ), рыбопромысловые базы и др; в числе приемно-транспортных, появившихся позднее, в начале XX в., - разных типов транспортные рефрижераторы (МТР, ТР и др.), производственные, рыбомучные базы (ПБ, ПР, РМБ и др.), а также наливные и сухогрузные суда. Кроме того, флот промысловиков обеспечивается и обслуживается

¹ Х.Ханке. Люди, корабли, океаны. Л., “Судостроение”, 1916, с. 252 – 254.

судами промышленной разведки, научно-исследовательскими, спасательными, буксирными, техническими и вспомогательными судами.

Велик флот, обеспечивающий работу рыбопромысловой отрасли!

2. Морское рыболовство России.

Вещественные достоверные находки на территории России убедительно свидетельствуют, что рыболовство как таковое на территории нашей страны возникло еще несколько тысячелетий назад. По крайней мере, на бывших стоянках древних людей наши современники - исследователи находили большое количество рыбьих костей, а также орудия ловли - гарпуны из рога и кости. То-есть рыболовство в этих регионах уже перешло от ранних форм - собирательства рыбы и морепродуктов, выброшенных на берег прибоем или оставшихся после приливов, к ловле их с помощью специальных приспособлений. Рыболовство приобрело такое же значение, как и охота. Способствовало этому применение в качестве орудий лова костяных рыболовных крючков, костяных обоюдоострых палочек (при ловле на живца), волосяных сетей с поплавками из коры и дерева, с грузилами из камней и обожженной глины. Крупных рыб добывали с помощью копья, лука и стрел. По крайней мере, в таких районах России, как Бесов Нос и мыс Перий (восточное побережье Онежского озера и берега Белого моря) на скалах высечены точные изображения рыб - налима, стерляди и др., а также остроги и других орудий рыбного промысла. Анализ рисунков показал, что еще 2000 лет назад здешние жители знали рыболовство.

Вместе с тем достаточно достоверно известно, что целые рыбацкие ватаги промыслили в далекие времена на Волге и Каспийском море. Они, как и рыбаки других регионов, применяли, кроме названных орудий, также ловушки из прутьев и сетей. Рыб загоняли (с помощью огня и шума) в загоны из свай, жердей, заплетенных ветвями, или в ограждения из камней с узкими проходами, служившими ловушками. История материальной культуры свидетельствует о том, что крючки и ловушки - самые древние из современных орудий промышленного рыболовства. И только позднее появились сети и неводы. Первоначально рыбу употребляли только в пищу, а затем область применения рыбы стала расширяться. Уже в глубокой древности рыба стала служить еще и лекарством. Больных потчевали рыбьим мясом, костями, кожей, мозгами, жабрами, зубами.

У одного из озер в районе реки Урал на скалах археологи обнаружили любопытные рисунки древних обитателей этого края, на которых изображены сценки из первобытного рыболовства. Возраст этих рисунков оценивается в пять тысяч лет. Способ лова, если судить по рисункам, был весьма своеобразный: ставили полукруглый забор, которым перекрывали часть озера, и загоняли рыбу в ловушку. Когда ловушка заполнялась рыбой, рыбаки захлопывали ворота из плетеных прутьев и выбирали рыбу

руками.

В период становления Киевской Руси и Новгородского княжества неводный лов был уже развитым и высокопроизводительным способом добычи рыбы. С появлением парусных лодок возникло рыболовство на больших водоемах и морях. Особенно искусными рыбаками считались поморы. В XV-XVI веках поморы-промышленники были подлинными хозяевами северных морей. Они уходили далеко в Белое и Баренцево моря - бить морского зверя, а также ловить треску на Мурмане. К тому же времени относится и появление первых русских поселений на острове Грумант (Шпицберген), откуда поморы уходили на промыслы в близлежащие районы моря.

Исторические сведения, пришедшие к нам из XVI века, говорят о том, например, что уже тогда промышленник по имени Гавриил плавал в Студеном (Баренцевом) море от Колы до Печоры, а помор Лошак хорошо знал пути на Новую Землю и даже ходил через Карские ворота до Оби. Летописи утверждают, что русский помор Нищец во второй половине XVI века неоднократно ходил на Грумант и славился как искусный мореплаватель и промысловик. Любопытно, что датский король приказал своим промышленникам установить с помором Нищецем тесные деловые контакты и изучать его богатый опыт ведения промысла на Груманте. Правда, известно нам и то, что на Груманте долгие годы жил со всем своим семейством, промысляя рыбу и зверя, еще один помор - Старостин - и было это еще до 1350 года. Значит, русские моряки вели рыбопромысел еще раньше.

К этому же времени относится широкое развитие торговых связей русских рыбопромышленников с "заморскими гостями". Русские меняли треску и палтуса на сукно, медь и олово у датчан и англичан. Соленую семгу из России отправляли в Голландию, Фландрию, Францию, а икру - в Италию.

Доподлинно известно, что именно потребность в новых районах лова побудила русских посещать Аляску и другие земли в северной части Тихого океана. Широко развит был рыбный промысел, прежде всего и преимущественно на Каспийском, Аральском и Азовском морях. В частности, на Азовском море в 20-х гг. XIX в. улов достигал 20000 тонн в год. А на Каспии, возникнув позднее, рыбопромысел стал давать в два раза больше добычи, чем вместе взятые все бассейны.

К сожалению, к концу XIX столетия морской рыбный промысел в России стал отставать, сдавать свои позиции. Даже на общем фоне технической отсталости царской России ее рыбное хозяйство поражало своей примитивностью. Известно, что с самого начала организация рыбопромысла все важнейшие рыболовные участки находились в руках частных лиц. Рыбаки подвергались жестокой эксплуатации, в промысле господствовал изнурительный ручной труд. Промысловых механизмов, облегчающих труд рыбаков, не существовало. И это граничило с преступлением против жизни рыбаков. Красноречивым подтверждением этому была ката-

строфа, случившаяся осенью 1894 года у берегов Мурмана. Тогда жесточайший ураган застал в открытом море утлые суденышки архангельских рыбаков, возвращавшихся домой с путины. Свыше 20 из них погибло.

Российская действительность знала подобные трагедии и раньше, но на сей раз масштабы случившегося были столь велики, что общественность подняла вопрос о состоянии русского рыболовства. Был создан “Комитет для помощи поморам Русского Севера”. Он установил, что основным типом рыболовного судна в то время, к сожалению, были малютки - шняки - беспалубные суденышки с экипажем из четырех человек: кормщика, наживочника, весельщика и тяглеца. Но и это еще не все. Оказывается, для лова применяли крючковую снасть - ярус, который представлял собой трос длиной в несколько километров, поддерживаемый на плаву буйками. К этому тросу через определенные промежутки привязывались вертикальные тросики с наживленными крючками на концах. Число крючков достигало тысячи. Насколько же трудно приходилось наживочнику - обычно мальчику, который на каждый из этих крючков должен был насадить наживку - маленькую рыбку!

Один из исследователей мурманских промыслов В.Л. Кушелев писал: “Заматаются совсем промышленники за две или три недели такого труда, особенно тяжело лежащего на малолетних наживочников. Уже к концу первой беспрестанной трудовой недели валяются наземь малолетки и спят часами непробудным сном, Ни днем, ни ночью нет в это время мурманскому промысловому люду отдыха: каждый кормщик только и думает, как бы скорее выехать в море, на промысел”.

Рядом с утлыми русскими рыболовными челнами промышленляли норвежские, английские, немецкие суда, оснащенные по последнему слову тогдашней техники. Немудрено, что иностранные суда брали в русских водах гораздо больше рыбы, чем поморы. Потом иностранцы продавали добытую в русских водах рыбу - самой России!

И все-таки следует считать, что первыми районами промышленного морского рыболовства в России были Азовское и Каспийское моря. Еще во II половине XIX в., с отменой государственного акциза на соль, например, на Северном Каспии развернулась массовая заготовка сельди. Именно здесь в 1913 году появился 1-й транспортный рефрижератор - пароход “Ван”, а к 1915 году в Каспийско-Волжском регионе работал рыболовный флот из 271 самоходного судна.

Примерно в то же время - в 1908 году - появились рефрижераторные суда и на Азово-Черноморском бассейне. Первенцем здесь была паровая шхуна с охлаждаемыми трюмами “Федя”, имевшая вместимость 209 т. Затем здесь появились пароходы “Работник”, “Мария-Аннета”, “Имрико” и “Шалун”. К 1913 году на эти районы приходилось более 80 процентов всей рыбодобычи, тогда как на открытые водоемы Европейского Севера и Тихого океана - около 20 процентов. Рыбу в основном солили, вялили, сушили. Только 10 процентов - морозили. К сожалению, к 1911 году рыбные

запасы в Азово-Черноморском бассейне были подорваны, и лов тралением здесь прекратили.

На Северном же бассейне до конца XIX в. продолжался лов рыбы с парусных судов. И только в 1910 году для созданной в Архангельске фирмы “Русские морские промыслы К.Ю. Спаде - траловый лов и рыбная торговля” куплены были в Англии пароходы “Север” и “Восток”. Началась новая эра в рыболовстве России.

Только в начале XX в. стал развиваться рыболовство на Дальнем Востоке и Аральском море. К 1910 году морская рыба составляла 72 процента всей рыбодобычи (это -1,1 млн. т.). Правда, морской промысел ограничивался прибрежной полосой шириною в 10 км. на Балтике, 40 - на Мурмане и 50 -на Каспии.

Если с конца XVIII в. на Каспии самыми важными видами рыбы были осетровые: белуга, осетр, севрюга, стерлядь, то в 20-х гг. XIX в. к ним добавились судак, сазан, лещ, а в 40-х гг. - сельдь. Однако продуктивность региона постепенно падала. Если в 1898 г. Каспий дал 226 тыс. т., в 1917 г. - уже 637 тыс. т., то потом началось резкое падение уловов.

Это же видно и на примере Азовского моря. В 1857 г. здесь было добыто 6500 т., а в 1910 г. только 500 т.! Аналогичная обстановка сложилась на Черном море. В 1890 г. здесь добыли 46 тыс. т., а в 1910 г. - только 10 тыс. т.

И только на Севере пока еще шел рост добычи: в 1902 г. - 20 тыс. т., а в 1913 г. - 29, 7 тыс. т. Однако проблемы северного рыболовства уже беспокоили общественность и правительство. Этим объясняется то, что давно, еще в 1704 г., Петр I поначалу отдал промысел особой компании во главе с А. Меншиковым. Затем, в 1722 г., передал купцу Матвею Евремову. А в 1725 году Екатерина I установила казенную монополию... Правда, в 1730 г. она же и отменила ее из-за резкого снижения рыбодобычи: уже тогда не хватало судов и опыта.

Проблема усугублялась, хотя в 1895 г. был создан Комитет помощи поморам Российского Севера, а с 1898 года известный ихтиолог профессор Н.М. Книпович открыл при нем Экспедицию для научно-промысловых исследований у берегов Мурмана. Он хотел доказать возможность тралового лова в северных морях и отыскания пути подъема мурманских промыслов. Именно для этой экспедиции в Германии был специально заказан пароход “Андрей Первозванный”.

Технические данные этого парохода были прекрасные. При длине 46 метров, ширине – 8, осадке – 3 метра, пароход имел водоизмещение 336 тонн. “Андрей Первозванный” имел ещё и парусное вооружение на двух мачтах. Он был оборудован паровым отоплением, электрическим освещением, в том числе – промысловой палубы, одно- и двухместными каютами для командования и научной группы. На верхней палубе находилась большая лаборатория, паровой катер, три шлюпки, паровые лебедки (одна – для промыслового трала, другая – для гидрографических работ). Паро-

ход имел два трала: для лова донных рыб и для добычи придонных рыб и ракообразных.

Словом, “Андрей Первозванный” был первым русским траулером, а одновременно – прототипом многих кораблей науки.

На этом первом русском траулере наши ученые и рыбаки совершали научные и опытно-промысловые рейсы, во время которых производили разведку рыбных запасов, отрабатывали технику лова, производили промеры глубин, брали пробы грунта, изучали планктон. После 11-летней работы экспедиции ее выводы с прошением группы рыбопромышленников были переданы правительству. Однако ответственный правительственный чиновник генерал Зиновьев начертал такую резолюцию: “Так как на Севере постоянные льды и хлебопашество невозможно и никакие другие промыслы немислимы, то, по моему мнению и мнению моих приятелей, необходимо народ удалить с Севера во внутренние страны государства, а вы хлопчете наоборот и объясняете о каком-то Гольфштреме, которого на Севере быть не может, такие идеи могут проводить только помешанные”.

Оставим на совести автора высказывания суть и форму его мыслей. Обратим внимание на то, что иностранцы оказались предприимчивее: они воспользовались результатами работы экспедиции и в короткий срок организовали рыбный промысел в русских водах! В результате, если в 1906 г. доля добычи русских и иностранцев на Севере соответственно составляла 80 и 20 процентов, то в 1911 г. она стала обратной: 19 и 81 процент (или в абсолютных цифрах - 41 тыс. т. взяли иностранцы, 6 тыс. т. - русские).

Несколько лучше сложилось положение на Дальнем Востоке, где к концу XIX в. было образовано четыре рыбопромысловых района: южная часть Камчатки, низовье Амура, Южный Сахалин и побережье у Владивостока. Здесь рыбодобыча выросла с 16,5 тыс. т. в 1900 г. до 163,9 тыс.т. в 1917 г. А общее положение с рыбодобычей в России к началу Первой Мировой войны выглядело так: Каспий давал 65 процентов всей добычи, Азово-Черноморье - 7, Север - 6, Балтика - 6 и Дальний Восток -11 процентов.

В это время флот рыбной промышленности состоял, в основном, из парусно-гребных судов. В частности, на Севере это были шняки, елы и карбасы. (Шняк - беспалубное судно из толстых досок с заваливающейся мачтой и прямым парусом. Экипаж его - 3-4 человека, грузопместимость - 200-300 пудов; ела - 1-2-мачтовое беспалубное судно с развитым килем и высоким вертикальным форштевнем, обшивка - тонкие доски на железных заклепках. Команда 3-4 человека, грузопместимость 60-450 пудов. Имеется каюта; наконец, карбас - крупная лодка).

Примерно так выглядел и флот других регионов, На Каспии господствовали малые и средние суда - рыбницы, реюшки, бударки, подчалки, неводники, кулазы... На Азово-Черноморье - баркасы, шаланды, байды, каюки...

С 1898 года возник в России и паровой рыбопромысловый флот. Капитан Николай Копытов, зафрахтовавший в Норвегии пароход “Эрлинг” для промысла в 1905 году, стал пионером тралового флота. А с 1907 г. появились и свои, русские, траулеры - “Опыт” купца Белявского, затем траулер “Николай” братьев Маликовых на Балтике. В 1910 г. моряк и предприниматель К. Спаде приобрел в Англии паровые траулеры “Север” и “Восток”, а в 1912 г. - “Юг” и “Запад” уже с рефрижераторными установками на 200 т груза. Такого же характера суда появились на Черноморье, причем к 1-й Мировой войне их стало более 10. На Дальнем Востоке до 1917 года появились 2 паровых траулера...

Конечно, 1-я Мировая война, а затем и гражданская, принесли разор и разруху в рыбопромысловую отрасль. Огромное количество паровых, а также гребно-парусных судов было уничтожено, часть похищена и уведена войсками интервентов. Поэтому потребовалось немало времени, чтобы восстановить флот, а затем создавать флот новый.

Советское государство обеспечило подъем рыбной промышленности на основе ее технического перевооружения - применения механизированной морской добычи и усовершенствованной техники ее обработки. В первые две пятилетки (1929-1937 гг.) был восстановлен уровень добычи 1914 года - 440 тыс. т. Уже к 1930 году из рыбодобычи государством и кооперацией были вытеснены частники. Все больше и больше стала нарастать добыча рыбы активным способом - тралением, а затем - сейнерным ловом кошельковым методом.

В 1920-1930 гг. по разработанным в Ленинграде проектам на судостроительных заводах страны были построены свои траулеры со стальным корпусом и современным оборудованием. Так появился отечественный траловый флот. Активно развивался и сейнерный флот, предназначенный для лова кошельковым неводом и кольцевой сетью. Кстати, сейнеры после этого распространились почти по всем прибрежным странам и морям.

К началу 40-х годов был создан рыбопромысловый флот, состоящий из специализированных судов, рыболовных траулеров, сейнеров, дрейфтеров, рыболовных ботов, тралботов, китобойных и зверобойных судов. К 1940 г. тралфлот имел уже 91 траулер (77- на Севере, 10 - на Дальнем Востоке и по 2 на Балтике и Каспии), кроме того, на Севере стали строить новейшие зверобойные суда (прежде всего для добычи тюленей), а на Дальнем Востоке - китобойные и краболовные суда водоизмещением в 4000-7000 т., носящие на борту несколько кавасаки - небольших моторных судов. Были построены первые рефрижераторные плавбазы “Комсомолец Арктики”, “Пищевая индустрия” и др. В результате добыча рыбы Советским Союзом в 1939 году достигла 1,5 млн. т., тогда как у Норвегии - 1 млн. т., а у Англии - 0,5 млн. т.

К началу Великой Отечественной войны флот рыбной отрасли имел около 6 тыс. самоходных судов разных классов и почти 44 тыс. несамоходных плавсредств. Из самоходных на Каспии было 1662, на Дальнем

Востоке - 1443, на Азово-Черноморье - 1379, в Северо-западном бассейне - 668 судов.

Конечно, Великая Отечественная война внесла существенные изменения в численном и тоннажном составе флота рыбопромысловой отрасли. Самоходных судов осталось только 1898, а несамоходных - 23 тыс. единиц. Соответственно в 1945 году уровень рыбодобычи снизился до 1 млн. т.

3. Современный рыбопромысловый флот России.

Перед рыбной промышленностью в послевоенный период стоял выбор: либо пойти простым путем, т.е. восстановить довоенные, хорошо зарекомендовавшие типы судов, либо взять курс на широкое освоение морского промышленного рыболовства, для чего создать качественно новый флот. Выбор пал на второй путь.

В течение одного десятилетия в стране создали первоклассный флот из современных добывающих, приемно-перерабатывающих и транспортных судов. Уже к началу 60-х годов страна выдвинулась в число лидеров мирового рыболовства.

Дальнейшее развитие рыбопромысловых отрасли и флота в немалой степени связано с именами А.А. Ишкова, И.М. Семенова, В.М. Каменцева, В.Ф. Корельского. У истоков промыслового флота стояли такие заслуженные люди, как Е.П. Гринко, А.Ф. Юдинцев, Н.И. Чулин, В.С. Петров. В осуществлении их идей и разработок сыграли главную роль такие научные и проектные организации как Гипрорыбфлот, ЦКБ “Восток”, ЦКБ “Ленинская кузница”, ЦКБ “Нептун” и верфи Ленинграда, Николаева, Хабаровска, Петрозаводска, Волгограда, Азова, Ярославля, Рыбинска, Сосновки, Николаевска – на Амуре, Астрахани ...

К 1989 году промысловый флот уже составил тоннаж 6,8 млн. т. (учитывая суда вместимостью более 100 т), а улов рыбы достиг 11,3 млн. т., что означало: Советский Союз вышел на 1-е место в мире. Этим достигнут был рекомендуемый Институтом питания АМН СССР уровень потребления рыбы - 18 кг на человека в год. Морское рыболовство обеспечивало продовольственную безопасность страны, давая ежегодно 20-25 процентов белков животного происхождения.

Какие новые суда обеспечили такой уровень рыбодобычи и переработки? На первом этапе - в 1932-1949 гг. рыболовные траулеры бортового траления посольно-свежевые, отечественные рыболовные траулеры I и II серий. С 1950 по 1960 гг. в строй вступили БМРТ типа “Кремль” бельгийской постройки, РТ шведской постройки, РТ типа “Пионер” английской постройки, РТ польской постройки I-III серий, наконец, РТ финской постройки I-IV серий. Они предназначались для добычи донных рыб на Баренцевом море.

Потребности росли, а возможности судостроения были малы. Вот по-

чему пришлось заказывать рыболовные суда за границей. К началу 50-х гг. бортовая схема траления стала тормозом развития промысла. Еще в 1944 году на Дальнем Востоке капитан парусно-моторной шхуны В. Гордеев, переоборудовав судно, провел серию тралений с кормы. Но малые размеры шхуны сказались на результатах отрицательно. В 1946 году капитан Мурманского тралфлота К. Патон предложил идею кормового траления с более крупного судна. Для проверки этой идеи построили малый рыболовный траулер (МРТ) “Новатор”. На основе результатов его эксплуатации был разработан принципиально новый траулер - БМРТ типа “Пушкин”, который в 1955 г. построили в ФРГ. Затем уже другой БМРТ - типа “Маяковский” - строили на своих заводах (1960 г.), а одновременно в Польше - БМРТ типа “Лесков”.

Появление больших морозильных рыболовных траулеров кормового траления внесло коренные изменения в рыболовство: флот стал работать на большом удалении от портов базирования, одновременно вырабатывая мороженую продукцию и кормовую муку. При этом конструкторы сумели значительно улучшить условия работы и быта рыбаков на судах.

Конструкторы в содружестве с рыбаками создавали все новые и новые типы судов. С 1962 года стали строить (в ГДР) траулеры типа “Тропик”. С 1966 г. - их модификацию “Атлантик”. В 1972 году начали постройку там же траулеров типа “Прометей” (до 1983 г.). Уже в 1975 г. появился БМРТ типа “Пулковский меридиан”, а в 1978 г. построили (в Польше) - БМРТ типа “Иван Бочков”...

По мере расширения районов промысла появилась необходимость создания БМРТ повышенной производительности и автономности - с вместимостью трюмов порядка 3000 м³ и запасом топлива 1000 т. И их создали. В конце 60-х годов появились траулеры типа “Грумант” датской постройки, вслед за ними - типа “Рембрандт” голландской и типа “Алтай” - отечественной постройки. В дальнейшем появились суда типа “Горизонт”, которые строили на отечественных верфях, и типа “Спрут” (ПНР), способные брать быстроподвижную рыбу, причем на больших глубинах.

Время требовало свое. Возможности промышленности росли. И вот, по нашему заказу в 1966-1967 гг. во Франции построили три консервных траулера типа “Наталия Ковшова”. Вслед за этим в ГДР разработали совместный проект универсального траулера “Моонзунд”, имеющего два морозильных аппарата большой мощности и рыбомучную установку. В 1972 году в СССР построили крупнейшую в мире рыбопромысловую базу “Восток” водоизмещением 43400 т., скоростью хода 18,5 узлов, экипажем 500 человек в 14 судах - ловцами на борту. База могла работать на удалении от порта базирования в 10-12 тыс. км. Технологическое оборудование позволяло базе в сутки переработать до 300 т. рыбы. В 1985 г. вступил в строй консервный крилевый рыбный траулер типа “Антарктида”, предназначенный для промысла криля, а в межсезонье - рыбы в Антарктике.

Важное направление развития крупных добывающих судов возникло

в конце шестидесятых. Это было создание рыбомучных траулеров. Первый такой (БМРТ типа “Лучегорск”) вошел в серию в течение 1968-1975 гг.

Если перед Великой Отечественной войной районы лова редко были удалены более, чем на 600 миль от портов, то с 1947 года наши рыбаки, в частности, из УЭЛ (Управление экспедиционного лова) в Калининграде стали работать намного дальше: в Гренландском и Норвежском морях. Поэтому в 1948 г. введена новая форма работы - сельдяные экспедиции в Норвежском море, сопровождаемые плавбазами “Тунгус” и “Онега”. Основными добывающими судами были рыболовные паровые траулеры. Затем их заменили средними рыболовными траулерами-рефрижераторами (СРТР) типа “Бологое” и “Океан”.

Важным этапом развития среднетоннажного флота было создание в 1962 г. первого морозильного среднетоннажного траулера типа “Маяк”, а затем - вплоть до 1973 г. - создание ряда модификаций СРТМ.

В развитии рефрижераторного флота этапным было создание сейнеров-траулеров типа “Альпинист” (1970 г.) и типа “Надежный” (1979 г.). На них был внедрен ряд прогрессивных решений, таких, как кормовая схема траления, совмещение тралового и кошелькового способов лова. После них пришли качественно новые “Атлантики” типа “Орленок” (ГДР, 1981-85 гг.).

В 1965 году в рыбопромысловый флот страны впервые вошли пять тунцеловных баз типа “Ленинский луч”, имеющие на борту ярусные туноботы, а также тунцеловы.

С 1976 года повсеместно были введены 200-мильные рыболовные зоны. Мы начали осваивать южную часть Тихого океана, Западно-Европейскую котловину, Юго-Западную Атлантику, море Ирмингера, подводный хребет Северной Атлантики. Это продолжалось до 1990 г. Искали новые формы рыбалки. Обеспечивая их в 1980-1986 гг., в строй вступила серия малых тунцеловов-ярусников, предназначенных для работы с безботными консервными базами.

Следующий этап - 1979-1981 гг. - время прихода суперсейнеров типа “Родина” (из ПНР) и отечественных среднетоннажных рефрижераторных сейнеров типа “Тибия” (1980-1986 гг.), с которых началось широкомасштабное освоение кошелькового лова тунца.

Что касается характера лова и видов добываемой рыбы, в рыбопромысловой отрасли нашей страны есть особенности. Прежде всего, подавляющее количество (75-80 процентов) улова поставлял морской промысловый флот - из морей Дальнего Востока (Охотского, Берингова), Баренцева моря, Атлантического и Тихого океанов. Причем 5,2-5,6 млн. т, вылавливалось за пределами 200-мильной собственной зоны. Мы избегали при этом жесткой конкуренции за сырьевые морские ресурсы с рыболовными флотами стран с рыночной экономикой. Этого удавалось добиться, исходя из различий наших устремлений. Страны-рыночники, например,

добывали дающие большую прибыль ценные виды рыб (тресковые, камбаловые, тунцовые, лососевые), а также ракообразных моллюсков и др. Советский же флот по директивно-планово-распределительной системе преследовал цель удовлетворения все возрастающих потребностей населения в разнообразной рыбной продукции, поэтому вылавливал те виды рыб, которые давали большой объем вылова - сельдь, ставрида, скумбрия, мойва, сардинелла, хек и т.д. Это и “развело” крупнейшие рыболовные страны мира - СССР (с одной стороны) и Японию, Норвегию, США, Канаду, Исландию, страны ЕС (с другой) - по своим нишам, удерживая своеобразное равновесие в рыбном промысле.

Однако, видя резкое нарастание рыболовных усилий СССР, страны - рыночники сумели вытеснить в 80-х гг. наш рыболовный флот из своих прибрежных вод. А после установления 200-мильных зон - вытеснили и из их акваторий. Поэтому уровень добычи рыбы нашей страной в конце 80-х резко упал: с 11,3 до 9,2 млн. т.

Только героическими усилиями ученых и поисковых экспедиций удалось обнаружить новые, значительные запасы ставриды, скумбрии, криля, ледяной рыбы и других видов морской продукции в открытых районах Мирового океана, что позволило снова поднять уровень промысла до 10-11 млн. т., таким образом, вновь обрести устойчивость в своем развитии.

Отдавая должное неплохой продуктивности внутренних морей, а также озер, рек, речек, прудов, специалисты-рыбопромысловики до последнего времени считали основным районом рыбопромысла все-таки внешние воды, 200-мильные прибрежные зоны в морях Тихого океана и на Севере, а также открытые международные воды Мирового океана.

К сожалению, в последние годы именно там положение оказалось еще более плачевным. И началось это с того, что правительство, понизив ранг Министерства рыбного хозяйства до Комитета, а затем и Департамента в Минсельхозе, сузило функции контроля за флотом. В довершение всего резко сократилась разумная финансовая поддержка отрасли, особенно в части обновления основных фондов - судов флота и береговых перерабатывающих предприятий. Допущены и другие ошибки - либерализация внешней торговли рыбопродукцией, ошибочное решение по приватизации, что привело к росту экспорта рыбопродукции и потере части судов флота или переводу их под “удобные” флаги других государств. Все это привело не только к падению уловов с 8,1 – 11,3 млн. т. в 1988-1989 гг. до 3,4-4,3 млн. т. в 1994-1995 гг., но и, естественно, к резкому уменьшению душевого потребления рыбы населением. Оно уменьшилось с 18 до 10 килограммов в 1995 г. Справедливости ради следует отметить, что Правительство видит недостатки и недоработки в деятельности отрасли и пытается изменить положение к лучшему. Скажем, в сентябре 2007 года Президент Российской Федерации принял решение о восстановлении для рыбопромысловой отрасли ранга Государственного комитета. Это, несомненно, сыграло на рост ее авторитета, дало возможность самостоятельного при-

нятия нужных решений без обязательного прохождения согласований через головное министерство, что требует и времени, и усилий.

В мае 2008 года произошел новый виток правительственной перестройки, в результате которой рыбопромысловая отрасль получила статус Федерального агентства, замыкающегося на правительство. За последние 15-20 лет это уже девятая реформа управления отраслью. Насколько она будет плодотворна определит будущее. В любом случае слишком частые перемены и перестройки не приносили быстрого успеха, а вот на формирование соответствующих руководящих органов, на организацию отрасли такого рода решения всегда воздействуют отрицательно, ибо теряется темп развития, теряется драгоценное время, которое не восстановить, не вернуть.

Однако все эти решения состоялись в 2007-2008 годах, мы же пока рассматриваем период работы отрасли в 90-х годах прошлого столетия.

В этот период экспорт рыбы из России увеличился с 316-541 тыс. т. до 1200-1445 тыс. т. Неудивительно, что отечественный рыбный рынок стали отвоевывать зарубежные фирмы Европы и Азии. Значительные объемы поставок Россией на мировой рынок таких видов рыбы, как минтай, треска, а также креветок, крабов и других видов морепродуктов нарушили ценовое равновесие на рынках Европы и Азии, потери от чего несут в первую очередь российские рыбопромышленники. Таковы неутешительные пока результаты неумелой перестройки и “вхождения” в рыночную экономику.

В своем интервью газете “Рыбацкие новости” бывший первый заместитель министра сельского хозяйства и продовольствия А.В. Родин подчеркнул, что, например, в 1996 году рыбная отрасль улучшила свое положение, добыв 4,5 млн. т. рыбы и морепродуктов. Этим она доказала, что все-таки выжила в тяжелейший период всеобщего развала, и это вызывает определенный оптимизм. И, действительно, перелом такого характера - налицо!

Тем более что роль рыболовства (по данным ФАО – Продовольственной организации ООН) в мире растет. С 70-х гг. XX века до начала XXI века более чем в 2 раза увеличилось в мире число рыбаков, тогда как земледельцев и скотоводов – лишь на треть. Кстати, если в 1970 г. 13 млн. рыбаков добывали в пресных и соленых водах 65 млн. т. рыбы, то в 1997 г. - 30 млн. рыбаков добывали уже 98 млн. т. рыбы!

Конечно, многие районы морей эксплуатируются чрезмерно, и рыбные ресурсы истощаются. Поэтому возникла мысль о сокращении впредь вылова рыбы хотя бы на 30 процентов.

Однако это – отдаленное будущее. В любом случае перспективы роста рыбопромысловой отрасли в нашей стране есть!

ГЛАВА XVIII

ФЛОТ РОССИИ СЕГОДНЯ И В ПЕРСПЕКТИВЕ

1. Военно-Морской флот сегодня и завтра.

“Великие мировые державы имеют и мировые интересы. Великие мировые державы должны участвовать и в международных комбинациях, они не могут отказываться от права голоса в разрешении мировых событий. Флот - это тот рычаг, который дает возможность осуществить это право, это необходимая принадлежность всякой великой державы, обладающей морем, - говорил в свое время знаменитый государственный деятель, премьер-министр России Петр Аркадьевич Столыпин - ...В деле защиты России мы все должны соединить, согласовать свои усилия, свои обязанности и свои права для поддержания одного исторического высшего права России - БЫТЬ СИЛЬНОЙ”.

И эта задача, эта цель и обязанность государством обеспечивалась достаточно успешно. По крайней мере, наш Военно-Морской Флот длительное время был мощнейшей силой, лишь немного уступавшей самому большому и самому сильному в мире флоту - флоту США. До 1990 года наш Военно-морской флот достаточно успешно выполнял функции сдерживающей силы, постоянно пополняя свои ряды новыми кораблями, новой техникой, новым оружием. В частности, на вооружении флота появились крупные боевые корабли с ракетно-ядерным оружием - тяжелые атомные ракетные крейсера типа “Киров”, обладающие противокорабельными ракетными комплексами; противолодочными и зенитно-реактивными, бомбометными установками РБУ; новейшими поисковыми, навигационными, стрельбовыми, радиолокационными комплексами и иной аппаратурой.

Огромных успехов добилось подводное кораблестроение. Была спущена на воду серия тяжелых подводных атомных ракетноносцев стратегического назначения (ТРПКСН) третьего уже поколения – типа “Тайфун” водоизмещением свыше 24000 т. (надводное) и около 48000 т. (подводное), вооруженные 20 пусковыми установками баллистических ракет с дальностью стрельбы до 8300 км, имеющих энергоустановки мощностью 100000 л.с. (два реактора), скорость хода под водой - 27 узлов, неограниченную дальность плавания.

В 1980 году введены в строй подводные атомные ракетноносцы типа “Антей” (“Акула” - по натовской классификации) с крылатыми ракетами, водоизмещением 13000/17000 т., мощностью реакторов 90000 л.с., скоростью до 33 узлов. 24 крылатые ракеты с ядерными боеголовками мощностью по 500 килотонн - их главное оружие. Кроме того - 6 торпедных аппаратов для пуска противолодочных управляемых ракет и торпед.

Продолжали строить и дизельэлектрические лодки, только более совершенные, такие, как, например, самые бесшумные в мире ПЛ типа

“Варшавянка”, своим появлением вызвавшие в мире сенсацию. Ей на Западе даже присвоили особую характеристику - “черная дыра в океане”, т.к. средства гидроакустики ее не обнаруживают. Водоизмещение ее не очень большое - 3000 т., длина - 73 м, ширина - 10. Дизель-электрическая установка в 5500 л.с. дает лодке скорость под водой 17 узлов. Основное оружие лодки - торпеды. 6 торпедных аппаратов с запасом 18 торпед или 24 мин. Кроме того “Варшавянка” имеет зенитно-ракетное оружие на самооборону. Эту подводную лодку с удовольствием покупают Китай, Индия, Иран, Польша, Румыния, Алжир и др. страны.¹

Военно-Морской Флот Советского Союза гордился самыми первыми в практике советского флота авианесущими кораблями, вошедшими в боевой строй в конце 60-х - начале 70-х гг.: “Москвой” (1967 г.) и “Ленинградом” (1972 г.).² Внушительными казались данные этих кораблей: длина - 189 м, ширина - 43, осадка ок. 8 м. Полное водоизмещение - 14600 т., мощность газотурбинной установки - 90000 л.с., скорость - 29 узлов. Дальность плавания - 6000 миль. Оружие - 14 вертолетов, 2 пусковых установки ракет ПЛО “Вихрь”, 8 ракет-торпед, зенитно-ракетные, артиллерийские установки, бомбометы. Экипаж - 500-700 человек. (“Ленинград” и “Москва” выведены из боевого состава.- Прим. авт.).

В конце 1975 года в строй ВМФ вступил авианесущий крейсер многоцелевого назначения “Киев”, который имел на борту не только 32 самолета вертикального взлета, но и 16 крылатых самонаводящихся ракет “Базальт” с дальностью стрельбы 500 км. А в 1978 году в ВМФ появился уже более совершенный корабль - тяжелый авианесущий крейсер (ТАКР) “Минск”, в 1982-м - “Новороссийск”, в 1987-м - “Адмирал Горшков” - корабли более мощные и самолетовместимые (Ныне они уже списаны из состава флота. Прим. авт.).

В начале семидесятых годов на флоты стали поступать принципиально новые корабли, обладающие способностью “скользить” над водной и земной поверхностью, перемещая на себе подразделения первого броска - морских пехотинцев. Типы этих малых КВП (корабли на воздушной подушке) носили имена - “Джейраны”, “Скаты”, “Кальмары”, “Зубры”.³ Причем, если “Скат” водоизмещением 27 т. брал на борт 25 десантников, то “Джейран” (водоизмещение - 350 т.) - 200 человек или 4 танка ПТ-76, а “Зубр” имел водоизмещение уже 550 тонн и брал 3 танка или 10 БТР (БМП) и 500 десантников.⁴ Кстати, данные “Джейранов” внесены в Книгу военных рекордов мира за способность корабля при газовых турбинах мощностью в 32000 л.с. давать скорость до 70 узлов и перевозить при этом несколько танков и подразделения морских пехотинцев, высаживая их на необорудованное побережье.

¹ “Наука и жизнь”. № 6. 1997 г., “Красная звезда”, 10.03.1996 г.

² “Наука и жизнь”. № 6. 1997 г.

³ “Красная звезда”, ноябрь 1995 г., “Страж Балтики”, март 1997 г. и 28 сентября 1999 г.

⁴ “Красная звезда”, ноябрь 1995 г., “Страж Балтики”, март 1997 г. и 28 сентября 1999 г.

Но в начале 90-х годов XX столетия грянула перестройка, результаты которой весьма далеки от радужных надежд: развалился прежде могучий, огромный, обладавший небывалым военным потенциалом Советский Союз. Вместе с этим, естественно, не могла не “занемочь” промышленность страны, в том числе и снабжавшая Военно-морской флот боевыми кораблями, вспомогательными судами, самой разнообразной техникой и аппаратурой, всеми видами оружия - ракетного, артиллерийского, торпедного, минного. В упадок пришли и переставшие финансироваться в должном достатке научно-исследовательские институты ВМФ, центрально-конструкторские бюро и лаборатории, создававшие новейшие, сверхсовременные виды оружия и техники.

Весьма специфические перестроечные трудности привнесли в развитие Военно-морского флота немало неприятных моментов, ибо безудержная и не всегда разумно-целесообразная, не всегда научно и экономически продуманная и обоснованная, начавшаяся борьба за всемерную экономию, реформирование, по сути своей, первоначально - ради реформирования, а не во всемерное благо государства и народа, - все это привело прежде всего к резкому снижению количественного состава флота, который не на что и некому стало содержать: не только резко сократилось финансирование флота, но и сократился контингент призывников для флота. Это не могло не сказаться и на качественном составе ВМФ, на определенном падении уровня его мощи и боеспособности.

Если в 1992 году в ВМФ насчитывалось 898 боевых кораблей, в том числе 52 ракетных подводных крейсера стратегического назначения (РПКСН), 153 многоцелевых подводных лодки (в том числе 84 атомных), а также 138 крупных надводных кораблей с водоизмещением свыше 1200 тонн, 282 корабля прибрежного действия и 273 различных катера, то начавшееся реформирование Вооруженных Сил и вынужденное сокращение флота при этом внесли существенные коррективы в его состав.¹

С 1992 года до 1996 года, например, было списано 340 кораблей, причем нередко тех, которые еще не выслужили установленный срок. О причинах - нехватка средств для обеспечения их деятельности, недокомплект специалистов и обслуживающего персонала - уже сказано. 130 кораблей, по техническому состоянию еще вполне пригодные для плавания и выполнения присущих им задач, были переведены в резерв.

На примере только одного Балтийского флота (а в Военно-Морском флоте структурно их четыре – БФ, Северный, Тихоокеанский, Черноморский, да еще Каспийская флотилия) можно более конкретно и выпукло представить, показать понесенный флотом урон от распада государства на самостоятельные, суверенные страны и от спонтанных попыток реформировать Вооруженные Силы.

В частности, на Балтийском флоте с 1990 года, когда в его составе

¹ “Страж Балтики”, 23 марта 1993 г.

насчитывалось более 300 боевых кораблей, к 2000 году корабельный состав сократился до 100 единиц, а к 2007-му до 70(!)

Естественно, прежде всего, сокращались и списывались корабли, устаревшие морально и физически. Например, дизельные средние подводные лодки, тральщики и катерные тральщики, малые противолодочные корабли, эскадренные миноносцы 50-60-х гг. постройки, легкие крейсера того же времени. Однако по техническому состоянию и уровню боевой мощи некоторые из списанных кораблей флота могли еще быть в боевом строю. Например, незадолго до того прошедшие капитальный ремонт и модернизацию легкие крейсера “Октябрьская революция” и “Свердлов”, ракетные крейсера “Грозный” и “Адмирал Зозуля” и другие корабли. Могли бы, потому, что равноценная или более качественная замена им задержалась.

Конечно, замена количественная - один к одному - была не нужна. Необходимо было при уменьшенном числе кораблей флота поддерживать, а то и повысить уровень его боеготовности и боеспособности за счет большей энерговооруженности вновь вступающих в строй кораблей и совершенствования ракетно-артиллерийского вооружения имеющихся, оснащения их современной радиоэлектроникой, гидроакустикой и средствами связи. Поэтому 75 процентов имеющихся сейчас в составе флота кораблей не перешагнули возраст в 15 лет. Вполне современные корабли! Да и авиация флота имеет оставшийся моторесурс, рассчитанный на нормальную эксплуатацию авиации до...2008 года.

Однако обязательно следует подчеркнуть такой немаловажный аспект: распад страны на ряд самостоятельных государств нанес огромной силы удар по боевым возможностям флота. В частности, прибалтийские республики – Эстония, Латвия и Литва, став независимыми, сразу же исключили из береговой черты Советского Союза (ныне - России) несколько сот километров побережья Балтики с большим количеством построенных здесь и хорошо обеспеченных необходимыми инфраструктурами портов и военно-морских баз - Таллинн и Палдиски, Рига и Лиепая, Клайпеда и Вентспилс, в которых размещалось довольно много боевых кораблей флота: прежде всего - основная ударная сила флота - подводные лодки и крупные боевые корабли. Кроме того, уйдя из Советского Союза, эти бывшие союзные республики резко сократили тем судостроительные и судоремонтные возможности, кстати, не только военного, но и гражданского флота. Для Балтфлота, например, это выразилось в потере двух третей портов базирования, где находились 50 процентов надводных и 100 процентов подводных кораблей; трети аэродромов с четвертью состава авиации флота; две трети судоремонтных мощностей, 80 процентов радиотехнических постов береговой системы наблюдения, три четверти объектов навигационного обеспечения и т.п.

Если рассматривать проблему в целом по стране, то оказалось, что с распадом СССР из имевшихся 196 предприятий и объединений судостро-

ительной промышленности в России осталось только 119, причем судостроительных заводов - 35 из 47. 9 судостроительных заводов, 1 судоремонтный, 9 заводов судового машиностроения, 6 - спецмашиностроения, 5 - судовой электротехники, 18 - морского приборостроения и 29 - по производству технологического оборудования для агропромышленного комплекса (в т.ч. рыбодобывающей отрасли) и торговли ушли за рубеж. Частично разорвались партнерские связи заводов, комбинатов, комплексов, поставлявших ранее друг другу аппаратуру, составляющие детали и т.п.

Из 35 судостроительных заводов, оставшихся в Российской Федерации только 10 строят боевые корабли. Да и то не всех типов и классов, а до определенного водоизмещения. Ибо не все они имеют подходящие стапельные сооружения. В этом отношении уникальные возможности остались за Украиной: судостроительные заводы “Океан” в г. Николаев и “Залив” в г. Керчь с их сухими доками длиной 350 и шириной 60 м, а также Черноморский судостроительный завод (г. Николаев) с продольным стапелем длиной 330 и шириной 43 метра, и завод им. 61-го Коммунара с продольным стапелем длиной 288 и шириной 40 метров. Кстати, на Украине же осталось единственное предприятие по ремонту авианесущих крейсеров, которых, кстати, у Украины нет, а вот в России – есть! Россия располагает лишь шестью крупными стапельными сооружениями, позволяющими строить крупные боевые корабли и суда - на госпредприятии “Адмиралтейские верфи”, АО “Балтийский завод” и “Северная верфь” (Санкт-Петербург), производственном объединении “Северное машиностроительное предприятие” (Северодвинск) и заводе “Янтарь” (Калининград).

Что касается судоремонта, модернизации кораблей и судов, количество соответствующих заводов, сухих и плавдоков явно недостаточно, да и возраст некоторых из них уже близок к предельному.

Все это создает дополнительные трудности в решении проблемы строительства и ремонта боевых кораблей и судов различного назначения.

В частности, намного раньше положенного срока выведены из строя флота, списаны в металлолом или проданы такие замечательные корабли, как авианесущие крейсера “Киев”, “Минск”, “Новороссийск”, “Адмирал Горшков”. Многие надводные корабли, особенно большие противолодочные корабли и эскадренные миноносцы (например, ЭМ типа “Удалой”) требовали немедленного ремонта или модернизации.

Нелегкая ситуация сложилась и с атомными стратегическими ракетными подводными лодками пр. 667-БД, 667-БДР, которым к 2007 году исполнилось по 25 лет – возраст, в общем-то, предельный.

Возникла острая необходимость модернизации флота, причем решение проблемы паритета с крупнейшим вероятным противником не за счет количества боевых кораблей в строю, а за счет универсализации, за счет вооружения современной техникой, компенсирующей наше вынуж-

денное отставание. И такая работа развернулась, правда, не без финансовых и организационных затруднений сразу после 1991 года.

Уже имеющиеся наработки в конструкторских бюро судостроения и вооружения позволили это сделать. Поступающие, пусть и довольно редко, на вооружение новые корабли имеют несравненно более высокие боевые возможности.

Так, в 1991 году в боевой строй флота России вступил самый крупный боевой корабль, единственный пока в ВМФ авианосец для самолетов с горизонтальным взлетом и посадкой - тяжелый авианесущий крейсер (ТАВКР) “Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов”, предназначенный для придания боевой устойчивости ракетным подводным лодкам стратегического назначения, группировкам надводных кораблей, подводных лодок и морской ракетно-авиации в районах боевого предназначения. Его водоизмещение - 55 тыс. т. (полное - 70500 т.), длина - 306 м, ширина - 71 метр. Паротурбинная установка мощностью 200000 л.с. Скорость хода до 32 узлов. Дальность плавания более 8000 миль. ТАВКР несет на борту 48 самолетов и 12 вертолетов. Оружие - 12 ракетных пусковых установок “Гранит”, два зенитных ракетных комплекса, шесть 130-мм артиллерийских установок. Автономность - 45 суток при неограниченной мореходности.¹

Его появление в составе авианосной ударной группы в Средиземном море (декабрь 1995 - март 1996 г.), а также в 2007 году после ремонта, вызвало повышенный интерес натовских (и, прежде всего - американских) моряков, так как размеры, вооруженность ТАВКР “Адмирал Кузнецов”, а особенно - мастерство летчиков базирующихся на нем самолетов - были выше похвал. И это еще раз подчеркнуло растущую мощь нашего флота, становящегося современным, ни в чем не уступающим лучшим мировым образцам...

В конце 1995 года вошел в строй четвертый и последний из серии тяжелых атомных ракетных крейсеров “Петр Великий” водоизмещением 28 тыс. т. Впечатляющи его данные: длина - 251 метр, ширина - 28,5 метра. Несет на борту 3 вертолета. Мощность двух ядерных реакторов позволяет крейсеру иметь скорость 32 узла. Автономность - 60 суток. Крейсер имеет самое мощное в мире вооружение - 20 пусковых ракетных установок “Гранит”, 12 пусковых установок зенитных управляемых ракет, 16 восьмиконтейнерных ракетных зенитных установок, несколько одно- и двухствольных 130-мм артиллерийских, а также ракетно-бомбовых установок¹. Кстати, его ЗРК (зенитно-ракетный комплекс) “Форт-ФМ” - это морской вариант знаменитого ЗРК “С-300”.

В 1998 году в боевой строй ВМФ вошел построенный на заводе “Янтарь” большой противолодочный корабль “Адмирал Чабаненко” - один из самых современных в мире, вооруженный не только прекрасными противолодочными и зенитными ракетными комплексами, но и замечательными

¹ “Наука и жизнь”. № 6. 1997 г.

поисковыми гидролокационными и радиолокационными станциями, навигационной аппаратурой. Это корабль XXI века.

В 1993 году пришел на Балтику и стал флагманским кораблем флота эскадренный миноносец “Настойчивый” - тоже корабль XXI века. Вообще-то корабли такого класса (их водоизмещение обычно 3500-5000 т.) во многих странах мира прекратили строить, стараясь в принципе превратить корабли в многофункциональные, универсальные. Только США, Япония, Франция, Италия и Россия продолжают их строительство, увеличив водоизмещение до 7000-8500 т., а соответственно и насытив их “начинкой” из современной электронной аппаратуры и новейшего оружия. Именно таким кораблем является эскадренный миноносец “Настойчивый”, имеющий следующие тактико-технические данные: водоизмещение - 8000 т., длина 156 м, ширина - 17,5 м, осадка - 7,2 м. На вооружении эсминца - крылатые ракеты (основное оружие), зенитно-ракетные комплексы, системы артиллерийского вооружения для поражения морских, воздушных и береговых целей, современные радиолокационные станции обнаружения, станции постановки активных и пассивных помех, навигационные и стрельбовые РЛС, а также гидроакустический комплекс.

Прекрасной иллюстрацией возможностей такого корабля служит артиллерийская стрельба эсминца во время совместных учений “Балтопс - 96”, проводившихся объединенной эскадрой кораблей НАТО на Балтийском море в июне 1996 года. “Настойчивый” по замыслу учений должен был стрелять по щиту-мишени, буксируемому датским кораблем, на дистанции 14 км. Стрельба была прекращена после 6-го выстрела: телеметрическая аппаратура зафиксировала 5(!) попаданий!¹ Подобные успехи сопровождают эсминца и в последующих учениях “Балтопс”.

В 1997 году в боевой строй ВМФ вошли два новейших корабля класса РКВП - ракетные корабли на воздушной подушке проекта “Сивуч”: на Черноморском флоте - “Бора”, на Балтийском - “Самум”. Это детище Санкт-Петербургского ЦКБ “Алмаз” - мобильный корабль прибрежного плавания, обладающий огромной огневой ракетной мощностью, а также перебрасывающий тактический десант или ведущий разведдействия. Он является гибридом катамарана и КВП, имеет длину 63 м, ширину - 18 м. На его вооружении 8 противокорабельных ракет “Оса”, 76-мм автоматическая артустановка, два автомата малокалиберной зенитной артиллерии.

¹ Страж Балтики, 27.07.1996 г.

Мощнейшие газовые турбины и дизели работают на шесть гребных винтов, позволяя использовать три варианта движения: под дизелями как простой катамаран, под дизелями на воздушной подушке и, наконец, под дизелями с турбинами на воздушной подушке, развивая ход более 55 узлов. Эти корабли легко выдерживают волнение моря в 6 баллов. По крайней мере, это показал “Самум” на переходах Зеленодольск - Севастополь -

Зеленодольск, Зеленодольск - Санкт-Петербург - Балтийск.

Имея в десять раз меньшие размеры, чем у новейшего эсминца, он имеет равную с ним огневую мощь и превосходит в скорости вдвое. Сейчас этот корабль переведен в Черноморский флот. (Прим. авт.).

В 1999 году Военно-Морской Флот страны пополнился новейшей многоцелевой атомной подводной лодкой “Гепард” проекта 971 “Акула” (или “Щука-Б”), занесённой в Книгу рекордов Гиннеса как самая малошумная в мире, к тому же имеющая прекрасное вооружение. При водоизмещении 12800 тонн (полное), глубине погружения – 600 метров, подводной скоростью – более 33 узлов, она имеет 28 крылатых ракет с ядерными боеголовками и 8 торпедных аппаратов, а также прекрасный гидроакустический комплекс.

Одновременно на модернизацию были поставлены несколько атомных подводных ракетоносцев проекта 667-БДРМ (“Брянск”, “Карелия” и др.). В 2007 году они уже вступили в строй, имея резко сниженную шумность и улучшенную гидроакустику, а также заменив баллистические ракеты на обладающие повышенной точностью попадания ракеты “Синева”.

В 1996 году был заложен новейший ракетный подводный крейсер стратегического назначения (РПКСН) проекта 955 “Борей” – “Юрий Долгорукий”. Через 11 лет он вошел в строй. С большим трудом доводили его до сдаточного состояния, но теперь – это замечательный подводный корабль с превосходными техническими данными: длина – 170 метров, диаметр корпуса – 10 метров, глубина погружения – 450 метров, скорость подводная – 29 узлов. На вооружении РПКСН 12 баллистических ракет “Булава-М” с десятью разделяющимися боеголовками индивидуального наведения и дальностью полета свыше 8000 км.

Вместе с модернизированными атомоходами проекта “Антей” и “Дельфин” и уже заложенными однотипными с “Юрием Долгоруким” подводными лодками четвертого поколения – “Александром Невским” и “Владимиром Мономахом” – они к 2010 году составят основу ракетной мощи ВМФ России! Подводный ядерный меч будет насчитывать 13 субмарин, где главной составляющей останется проект “Борей”, который по вооружению, комплексам автоматики, радиоэлектроники и связи намного перекрывает данные наших современных гигантских тяжелых подводных крейсеров проекта “Тайфун”, в свое время вызвавшие настоящий шок у кораблестроителей всего мира, так как созданы они были несколько раньше подобных лодок США в системе “Трайдент”.

РПКСН “Юрий Долгорукий” имеет вооружение более универсальное, чем классические ракетоносцы стратегического назначения.

Проходят модернизацию и многоцелевые атомоходы. В 2007 году очередная такая лодка пр. 971 (“Щука-Б”) – “Пантера” – вступила в строй, получив усовершенствованные механизмы и аппаратуру, установленные на амортизированных зональных блоках, что резко снизило её шумность. А это для многоцелевых лодок – основа успеха.

В нашем ВМФ появилась и новейшая дизель-электрическая подводная лодка четвертого поколения “Санкт-Петербург” (проект “Лада”, шифр 677), разработанная в конструкторском бюро “Рубин” и построенная на “Адмиралтейских верфях”. Это – лодка уникальная по техническим характеристикам, с повышенной скрытностью, большой автономностью и дальностью плавания. В мире нет аналогов такой лодки. В “Санкт-Петербурге” воплощено 130 (!) принципиально новых технических решений, в том числе радиоэлектронное вооружение на современной элементной базе, все-режимный гребной электродвигатель на постоянных магнитах, аккумуляторная батарея с повышенным сроком службы. В несколько раз понижен уровень шумности, установлено эффективное противогидролокационное покрытие корпуса, создана комплексная система автоматизированного управления кораблем и его боевыми средствами. Созданы совершенные условия для свободного выхода подводников через шлюз. В особой конструкции рубки находятся телескопические выдвижные устройства, в том числе перископ и антенны РЛС. Рули на новой лодке расположены в рубке, а не на носу корпуса для уменьшения помех гидроакустической станции лодки.

Эта лодка – прорывной этап подводного судостроения. Она имеет длину 67 м., ширину – 7 м., осадку – 6,5 м., глубину погружения – 250 м., скорость – 21 узел, автономность – 45 суток, 6 торпедных аппаратов с запасом 18 торпед, а также отличное радиоэлектронное оборудование. Её шумность снижена. Она имеет противогидролокационное покрытие корпуса.

А в 2009 году будет спущена на воду новейшая атомная многоцелевая лодка “Северодвинск” – для ударов по целям под водой, на воде и на суше, для чего у неё есть соответствующее оружие и аппаратура.

Уже сейчас заложены новейшие типы надводных кораблей – перспективных для России. В частности, заложен головной фрегат “Адмирал флота Советского Союза С.Горшков” – корабль дальней морской зоны, имеющий водоизмещение около 8000 тонн, длину – 130 м., ширину – 16 м., дальность плавания свыше 4000 миль. На его вооружении – 8 противокорабельных крылатых ракет, новейшая артустановка 130 мм, противолодочный комплекс, зенитный ракетный комплекс средней дальности, один вертолет.

Корабль этот “на голову выше” предыдущих подобных кораблей по мореходности, живучести, экономичности, автоматизации управления системами вооружения и т.п. Вступление фрегата в строй ожидается в 2009 году, а в перспективе их должно быть двадцать¹.

Второй тип кораблей – корветы.

В 2007 году “Северная верфь” спустила на воду новейший корвет для нашего ВМФ – “Стерегущий”. Этот корабль воплотил в себе достижения современной кораблестроительной науки и техники, здесь применены новейшие разработанные на российских предприятиях интегрированные

информационные системы. Это – многоцелевой корабль морской зоны для борьбы с надводными кораблями, подводными лодками, для обеспечения противовоздушной обороны, артиллерийской поддержки высадки и действий морского десанта.

На 3-м международном военно-морском салоне в Санкт-Петербурге в июле 2007 года он был главной достопримечательностью, ибо в этот проект внедрен 21 патент и выдано 14 свидетельств о регистрации программ для ЭВМ. Здесь использованы новейшие решения по уменьшению физических полей корабля, значительно снижена радиолокационная заметность корабля – за счет применения для надстроек трудногорючих стеклопластиков со свойствами радиопоглощения, а также за счет архитектурной компоновки корпуса и надстройки. Это корабль с использованием технологий “Стелс”.

Данные корвета: водоизмещение – 2000 т., длина – 105 м., ширина – 13 м., осадка с учетом антенны гидролокатора – 7,8 м. Скорость – до 28 узлов. Дальность плавания – 4000 миль. На вооружении – 8 противокорабельных ракет, зенитно-ракетный комплекс (или зенитно-артиллерийский), два 30-мм автомата, 100-мм универсальная артиллерийская установка, 2 четырехтрубных торпедных аппарата калибра 324 мм и 1 вертолет (кстати, головной корабль – “Стерегающий” – с 2008 года в боевом строю Балтийского флота).²

К 2018 году должно быть построено 20 таких кораблей¹.

Завершить небольшой обзор современного и перспективного вооружения ВМФ России можно, показав несколько образцов принятого на корабли флота оружия. Например, уникального многоканального зенитного ракетного комплекса “РИФ” (аналог С-300-п), поражающего воздушные цели на расстоянии до 90 км при высотах самолетов свыше 2 км, а низколетящие (менее 25 м высота) на дистанции до 25 километров. При этом запуск ракет (их запас 48-64 ракеты в комплекте) производится со скоростью 3 сек. при скоростях воздушных целей, достигающих 4200 км/час. Уже первое практическое применение “РИФа” 26 октября 1983 года ракетными крейсерами “Киров” (впоследствии – “Адмирал Ушаков”) и “Слава” (“Москва”) при одновременном нападении с разных направлений на корабли 14 воздушных скоростных целей, привело к уничтожению 13

¹ РИА “Новости”, июль 2007

² Страж Балтики, февраль 2006

из них.¹

Следующий зенитный комплекс – средней дальности – “Штиль”, предназначен для уничтожения всех существующих средств воздушного нападения на дальностях до 25 км и высотах до 15 км. Комплекс одновременно обстреливает до 12 целей.

¹ “Красная звезда”, ноябрь 1996 г.

Все виды воздушных целей поражает и комплекс самообороны ближней зоны “Клинок” на дальности до 12 км, наводя одновременно 8 ракет на 4 цели (в комплекте от 24 до 64 ракет). Основной режим работы комплекса - автоматический.¹

Самый известный и современный ударный комплекс - “Москит” (на Западе его зовут “Санбурн”, т.е. “Солнечный ожог”) обладает уникальной головкой самонаведения, не имеющей аналогов в мире.

Следующую ракету зарубежные авторитеты считают лучшим аргументом Российского флота - ракету “Шквал”. Это управляемая подводная скоростная ракета, “летающая” под водой со скоростью свыше 100 метров в секунду, что в несколько раз превышает скорость существующих торпед и перспективных разработок на будущее десятилетие. Ознакомившиеся с макетом этой ракеты и ее тактико-техническими данными по проспекту на международной выставке оружия, французские ученые выразили свое отношение коротким восклицанием: “Этого не может быть!..” Действительно, из-за высоких скоростных данных ракета не может иметь противодействия - на это просто не хватит времени. Даже одного удара такой ракеты (если заряд ее боевой части не взрывать) - достаточно, чтобы развалить атакованный корабль на куски. Эта ракета - оружие возмездия. По ее разработке наше государственное научно-производственное предприятие “Регион” обгоняет весь мир минимум на 30 лет.²

Еще одна новинка, изготавливаемая Московским государственным заводом “Топаз” - радиолокационная станция управления, сопряженная с электронно-вычислительной машиной, имеющая малый вес и габариты и предназначенная для управления артиллерийским комплексом малых кораблей флота, осуществляющая поиск, захват и обстрел кораблей и низколетающих самолетов как автономно, так и во взаимодействии с другими системами целеуказания, а также и в ракетном варианте с высоким уровнем защиты от радиолокационных помех. Работает на дистанции до 21 километра. Сопровождает одновременно до 4-х целей.

Российский флот будет и в дальнейшем иметь морские стратегические ядерные силы (МСЯС) и морские силы общего назначения (МСОН). Если первые нужны для ядерного сдерживания, пресечения агрессии в ядерной и обычной крупномасштабной войне, то вторые предназначены для отражения агрессии с морских направлений, участия в миротворческих операциях ООН, создания безопасных условий для мореплавания и производственной деятельности России в Мировом океане, предотвращения эскалации вооруженных конфликтов.

Основу МСЯС составляют атомные ракетные подводные крейсера стратегического назначения (РПКСН), а в МСОН – атомные многоцелевые подводные лодки и надводные корабли, как наиболее универсальные рода ВМФ, а также морская авиация.

¹ “Красная звезда”, ноябрь 1995 г.

² “Красная звезда”, декабрь 1995 г., 14. 09. 1999 г.

Предположительно, на дальнюю перспективу, Северный и Тихоокеанский флоты, как наиболее важные, должны иметь в своем составе по 2 – 3 авианосца, по 8 – 10 РПКСН, по 20-25 многоцелевых атомных подлодок, по 85 – 95 крупных надводных кораблей (эсминцев, фрегатов), а также по 300 самолетов и вертолетов. Что же касается Балтийского и Черноморского флотов, им довольно иметь по 18 – 20 неатомных подводных лодок, по 20 – 24 малых надводных кораблей, по 100 самолетов и вертолетов. Это, разумеется, довольно приблизительные цифры. Есть и другие прикидки, диктуемые и сложившейся обстановкой в мире, и уровнем возможного финансирования отечественного военного кораблестроения.

На ближайшую перспективу, то-есть к 2010-2015 году ВМФ мог бы иметь в своем составе примерно 300 современных кораблей, в т.ч. около 100 подводных лодок, из них 70 многоцелевых атомных, 3-4 многоцелевых авианосца и др. - которые в 2,5-3 раза мощнее по суммарному боевому потенциалу, чем имеющийся ныне флот, но для этого нужно соответствующее финансирование.

Уже имеющийся корабельный состав нашего ВМФ позволяет ему “показывать свой флаг” не только во внутренних морях, но и далеко в открытых морях и океанах.

По примеру действий нашей оперативной Средиземноморской эскадры, а также – Индийской, Тихоокеанской и Атлантической эскадр в 1970 – 85 гг. нынче наши боевые корабли совершают как самостоятельное плавание, как одиночные, так и групповые, а также участвуют в совместных маневрах и учениях с иностранными кораблями.

Помимо участия в привычных уже учениях “Балтопс” на Балтийском и Северном морях, в последние годы наши корабли участвуют в антитеррористической операции “Активные усилия”, проводящейся с 2001 года. В 2007 году от нашего ВМФ патрулировал Средиземное море сторожевой корабль ЧФ “Пытливый”. В международном учении “ФРУКУС-2007” участвовал уже отряд российских кораблей – большой противолодочный корабль “Адмирал Чабаненко” и танкер “Сергей Осипов” Северного флота.

Учение это проходило у берегов США...

Регулярно проводятся подобные учения и с кораблями Тихоокеанского флота.

Вместе с тем наши боевые корабли, а особенно – подводные атомные ракетноносцы – совершенствуя боевое мастерство, всё чаще проводят ракетные пуски, отрабатывая новые виды оружия. В 2004-2007 годах таких было несколько. Назовем хотя бы атомоходы “Карелия”, “Екатеринбург”, “Дмитрий Донской”...

Бывший министр обороны С.Иванов в начале 2007 года подчеркнул, что одновременно в Мировом океане на боевом патрулировании находятся 8 атомоходов российских ВМФ. В этом – залог высокой безопасности страны, предотвращение любых случайностей и военных конфликтов.¹ В

2006 году в ВМФ началась разработка проекта “Концепция применения Военно-Морского Флота на период до 2020 года”. В соответствии с государственной программой вооружения до 2015 года строительство ВМФ будет не только продолжено, но и расширено” – заявил по этому поводу бывший тогда Главнокомандующий ВМФ адмирал флота В.Масорин².

Многое, особенно в последние годы, делается в строительстве боевых надводных кораблей.

2.Морская авиация.

Вместе с тем, как говорил прежний Главнокомандующий ВМФ России адмирал В.Масорин “мы не исключаем постройки авианосцев, нам не надо 12, как в США, а один-два было бы оптимально для поддержания авианесущей ВМФ. Словом, в программе кораблестроения не забыты и авианосцы, в строительстве которых определены два этапа: первый – сохранение и поддержание в боеготовности единственного оставшегося авианосца “Адмирал Кузнецов”, а второй – проектирование и строительство нового корабля (после 2015 года). По дальнесрочной программе – через 20 – 30 лет – в ВМФ России будет две авианосные группировки по три авианосца на Севере и на Дальнем Востоке. Главнокомандующий ВМФ адмирал флота В.Масорин в 2007 году, говоря о перспективах оснащения отечественного флота, в том числе и кораблями-“аэродромами” типа ТАВРК “Адмирал Кузнецов”, заявил, что “для того, чтобы иметь полноценные авианосные корабли, необходимо иметь и новую самолётную технику... необходим новейший палубный самолёт, который, мы надеемся, будет в ближайшее время создан для ВМФ России”.

Видимо, именно сейчас есть полный смысл хотя бы кратко осветить роль авиации России в войне на море.

Как известно, ещё в 1882 году морской офицер Александр Федорович Можайский построил первый в мире самолет для военных целей и осуществил полёт на нём. Только через два десятилетия удалось создать подобный летательный аппарат американцам братьям Райт.

¹ Российская газета, декабрь 1996 г.

² “Красная звезда”, ноябрь 1996 г.

Но дело, в конце-концов, не в том, кто и когда это сделал, а в том, какой вклад это изобретение внесло в историю флота и страны. А история авиации развивалась так: первый в мире многомоторный самолёт “Русский витязь” в августе 1913 года совершил рекордный полёт в течение почти двух часов с семью пассажирами на борту. В 1914 году другой наш многомоторный самолёт “Илья Муромец” совершил беспосадочный 8-часовой

перелёт от Петербурга до Орши, а от Киева до Петербурга он летел 13 часов. И всё это были мировые рекорды.

Однако вернёмся к гидросамолётам – самолётам на море. Их изобретатель – русский конструктор Дмитрий Павлович Григорович. В начале 1913 года он создал первый в мире гидросамолёт “М-1”. Это был летающая лодка, биплан, с полезной нагрузкой 260 кг и скоростью 100 км/час. К 1914 году Григорович, совершенствуя свой самолёт, создал “М-5”, принёсший ему мировую известность, со скоростью 128 км/час, полезной нагрузкой 300 кг, временем полёта – 5 часов.

Кстати, в связи с начавшейся Первой мировой войной правительство США попросило у России несколько таких самолётов, чтобы запустить серию у себя.

В годы войны конструкторское бюро Григоровича выпустило более десяти типов различных машин, прекрасно зарекомендовавших себя как разведчики, истребители, бомбовозы и торпедоносцы.

В 1916 году Григорович создал “М-20” – двухпоплавковый гидросамолёт, способный взлетать и с воды, и со снега. Кстати, самолёт-торпедоносец мог нести торпеды весом в 1 тыс. кг.

Летающие лодки Григоровича, особенно типа “М-9”, сражались над Балтийским морем с немецкими дирижаблями и самолётами, проводившими разведку и бомбардировки.

Высоко проявили себя морские лётчики и в годы Гражданской войны. Например, отряд самолётов, возглавленный военкомом А.П.Ануфриевым, бомбил и обстреливал с воздуха войска генерала Юденича, аэродромы и корабли интервентов, вели разведку в интересах сухопутных войск. В районе Бьёрского архипелага лётчики повредили несколько боевых кораблей, в том числе английский авиатранспорт “Венедиктив” и др.

После Гражданской войны авиаторы флота в ходе уже первой пятилетки получили самолёты советской конструкции – истребители И-2 того же Д.П.Григоровича, разведчики Р-3 конструктора А.Н.Туполева, летающие лодки РОМ-1. А в последующие годы появились новые гидросамолёты РОМ-2, МР-5, ТОМ-1, ТБ-1А, МДР-2, МДО-3, МБР-2...

К Великой Отечественной войне на вооружении авиации флота были уже более совершенные машины: бомбардировщики ДБ-3, истребители И-15 бис, И-16, И-153, Як-1, Миг-1, Миг-3 и гидросамолёты МДР-2, МТБ-2, Че-2 и другие. В составе ВВС Балтийского флота, например, было 469 самолётов разных типов.

В годы Великой Отечественной войны морские лётчики участвовали в обороне военно-морских баз, бомбардировке сухопутных войск врага, наносили торпедные удары по кораблям и судам противника. Авиаторы Балтики наносили ряд ударов по Берлину, черноморцы – по Констанце и Плоешти, участвовали в обороне Севера страны. Заслуги морских лётчиков в этой войне огромны. Морские авиаторы потопили более 1500 вражеских кораблей и судов. И их заслуги высоко оценены. Только на Балтике

128 лётчиков стали Героями Советского Союза, а четверо – дважды Героями; 50 Героев и одного дважды Героя дала авиация Северного флота; 60 Героев в рядах авиаторов Черноморского флота.

В последний период авиация ВМФ получила дальнейшее развитие – появились на её вооружении не только реактивные истребители, но и новые модификации гидросамолётов, а потом – в связи с появлением крейсеров-вертолётоносцев и авианосца – палубная авиация: штурмовики и вертолёты, имеющие большой радиус действия, высокие скорости и огневые возможности для выполнения задач ПВО, ПЛО и огневой поддержки.

Нынче морская ракетноносная авиация является, наряду с атомными подводными лодками, главным родом сил флота. Её достоинством, особенно у ракетноносной авиации дальнего действия, является большая дальность и длительность пребывания самолета в воздухе, внушительный запас главного оружия – ракет с ядерными боеголовками. Количество таких самолетов в последнее время настолько выросло, что позволило с 2007 года возвратиться к регулярным дальним полетам над Мировым океаном. Это, естественно, обеспокоило считавших себя ранее “хозяевами” Мирового и воздушного океанов – США и страны НАТО, не желающих уступать своего мнимого господства в воздухе.

Помимо дальней морской ракетноносной авиации, яркими представителями которой являются наши гиганты ТУ-95 и ТУ-160, состоят на вооружение и сопровождающие и обеспечивающие их топливом над океанскими равнинами самолеты-танкеры ИЛ-76 БД. Это они придают ракетноносной авиации боевую устойчивость и надежность в ходе патрулирования. Основная масса самолетов флота базируется на соответствующих береговых аэродромах. Вторая группа авиации флота – палубная. Если в 70-80 г.г. прошлого века самолеты вертикального взлета и вертолеты базировались на первых и последующих авианесущих крейсерах “Москва” и “Ленинград”, на “Тбилиси” и “Минске”, на “Новороссийске” и “Адмирале Горшкове”, а затем на тяжелом авианесущем крейсере “Киев”, то теперь в строю флота остался у нас всего один, по сути авианосец “Адмирал флота Советского Союза Николай Кузнецов”, несущий на своей палубе 48 самолетов и 12 вертолетов. Он доказал свою боевую “весомость”, уже дважды приходя с места своего базирования – Северного флота – в Атлантику и Средиземное море и показывая иностранным военным морякам изумительное мастерство наших летчиков-асов.

Особое место в авиации флота занимают вертолеты, повышающие боевые возможности кораблей, на которых они базируются. Вертолеты, находящиеся на палубах ракетных крейсеров, больших противолодочных кораблей, эскадренных миноносцев, а теперь уже и корветов – прекрасное средство дальней разведки и противолодочной обороны для своих кораблей, для выполнения иных, специфических задач.

Что же касается разведывательной, патрульной служб для военноморских баз, их выполняет еще один отряд самолетов, в число которых

ранее входили тихоходные МБР, а теперь Бе-12 и другие, более современные машины, имеющие большую скорость, большую дальность полета, большую продолжительность полета...

3. Военно-морская доктрина

Военная доктрина Российской Федерации так определила главные задачи нашего ВМФ: "... поддержание состава и состояния стратегических ядерных сил на уровне, обеспечивающем гарантированное нанесение заданного ущерба агрессору в любых условиях обстановки... отражение ударов противника с воздушных... и морских направлений, нанесение поражения противнику, создание условий для прекращения военных действий на возможно ранней стадии..."

Из этих положений доктрины следует, что:

- добиваться количественного паритета на море в условиях неравенства экономических потенциалов нереально и нецелесообразно;
- целесообразно сконцентрировать все усилия и интересы на двух ближних морских зонах - на Севере и на Востоке;
- необходимо разместить в них стратегические подводные ракетно-носцы и силы их обеспечения. Наш флот должен обеспечить полное господство в этих зонах, т.к. эти зоны важны для страны и в экономическом отношении - на шельфе в этих районах обнаружены запасы углеводородов на сумму более 20 триллионов долларов, здесь же расположены районы интенсивного рыболовства и морского промысла;
- систему базирования, эксплуатации, ремонта и обслуживания флота нужно привести в полное соответствие с потребностями.

Необходимо твердо и четко осознать, что флот – это живой организм, прочно связанный со страной. Беды и “болезни” государства неминуемо сказываются на положении флота. Неудивительно поэтому, что в жизни флота бывали и “черные пятна”, и настоящие бедствия, вызванные именно такими обстоятельствами.

Разве не подтверждается это положение событиями послепетровской эпохи “дворцовых переворотов”, когда государям было не до флота, и он буквально “гнил на корню”? Разве не о том же свидетельствовал период русско-японской войны, когда революционный накал в стране угрожал власти, а ей нужна была лишь “маленькая победоносная война”?

Если же обратиться к новой и новейшей истории нашего государства, - разве не видна прямая связь положения в стране и во флоте, например,

во времена “чистки” вооруженных сил 1937 – 38 гг.? Разве не сказывались хрущевские “причуды” на состоянии флота, когда начали “резать” так называемые парадные корабли – крейсера, а заодно уничтожать целые виды вооружений? Наконец, разве развал СССР не стал причиной и побуди-

Таковы закономерности исторического развития, и с этим, как ви-

дим, невозможно не согласиться. Надо просто знать об этом и обязательно учитывать, стремиться не повторять допущенные ранее ошибки в организации и управлении, как государством, так и его составной частью – флотом. И не жалеть на его укрепление финансов – окупится сторицей.

В итоге, исходя из положений, утвержденной в 2001 году Морской доктрины Российской Федерации до 2020 года, целями национальной морской политики нашей страны являются:

- сохранение суверенитета во внутренних морских водах, территориальном море, а также в воздушном пространстве над ними, на дне и в недрах;

- реализация юрисдикции и защита суверенных прав в исключительной экономической зоне на разведку, разработку и сохранение природных ресурсов на дне, в покрывающих водах, в недрах, управление этими ресурсами, производство энергии путем использования воды, течений и ветра, создание и использование искусственных островов, установок и сооружений, проведение научных исследований и сохранение окружающей среды;

- реализация и защита суверенных прав на континентальном шельфе Российской Федерации на разведку и разработку ресурсов;

- реализация и защита свободы открытого моря, включающей свободу судоходства, полётов, рыболовства, научных исследований, свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы;

- защита территории РФ с морских направлений, защита и охрана государственной границы РФ на море и в воздушном пространстве над ним.

ГЛАВА XIX

МОРСКОЙ ФЛОТ И РЫБОПРОМЫСЛОВАЯ ОТРАСЛЬ СЕГОДНЯ И В ПЕРСПЕКТИВЕ

1. Транспортный, торговый флоты страны

На 1 июля 1989 года весь флот Советского Союза был сведен в 17 морских пароходств, объединенных Севзапфлотом, Южфлотом и Дальфлотом, - Архангельское, Азовское, Балтийское, Грузинское, Дальневосточное, Камчатское, Каспийское, Латвийское, Литовское, Мурманское, Новороссийское, Приморское, Сахалинское, Северное, Советское Дунайское, Черноморское, Эстонское и рыболовецкие объединения - Рыбпромы с базами Тралфлота, Реффлота, океанического рыболовного флота.

Весь флот (торгово-транспортный, рыбопромысловый) насчитывал в своем составе 6555 судов, включая суда более 100 т. водоизмещением, и имел валовую вместимость 25,8 млн. т. Флот СССР занимал четвертое место в мире, уступая только Либерии, Панаме и Японии. Правда, одна особенность нашего флота резко снижала его прибыльность: если в первой

десятке крупнейших морских держав в составе их флотов насчитывалось не более 10 процентов нетранспортных судов, то у нас их было ровно треть - рыболовные, рыбоперерабатывающие, буксирные, гидрографические, технические и прочие вспомогательные, специальные суда. Это соотношение сыграло негативную роль в связи с распадом Советского Союза, когда только 56 процентов судового состава осталось в руках России, 26 процентов досталось Украине, 5,6 процента - Латвии, 3,2 процента - Эстонии, 3,1 процента - Азербайджану, 2,8 процента - Грузии и около 2 процентов - Литве. Дело в том, что еще накануне перестройки и распада страны судостроительная программа быстрыми темпами снабжала порты и базы республик целыми сериями новейших судов без особой привязки к особенностям развития их хозяйства и направленности развития базирующегося флота - зачастую в ущерб самой большой республике - России. Так получилось, что после распада Советского Союза России достался крайне разбалансированный, непропорциональный по видам судов флот. Более того, еще и флот, в основном, устаревший. Например, в России осталось 8 крупных паромов из 32, 2 лихтеровоза из 9, 19 рефрижераторов из 61, 24 ролкера из 69, 25 крупных пассажирских судов из 52, совсем ни одного газовоза и экспедиционного судна...

Потеря большого числа судов, а также портов в Северо-Западной части нашей страны привела к тому, что в 1999 году, например, именно здесь из переработанных 120 млн. тонн российских грузов через российские порты (Выборг, Санкт-Петербург, Калининград) было перевалено всего 30 млн.т. Остальное – через порты прибалтийских республик, на чем Россия ежегодно теряла около 600 млн. долларов.

Еще более плохо обстояли дела с торгово-транспортным флотом на юге страны. Положение осложнялось не только малым количеством нужных судов, но ещё и возрастом оставшихся “в строю”.

Естественно, что Минморфлот начал активное списание устаревших судов. Только за пять лет, с 1991 года по 1996-й, количество морских судов под российским флагом сократилось на 800 единиц, и темпы списания их не снижаются. В 1995 году, например, было списано 52 крупных судна общим тоннажем 1,2 млн. т., в 1996 году списано уже более 100 судов. Сложилось достаточно опасное положение: при таких темпах можно оказаться без отечественного флота. Дело в том, что при этом чрезвычайно слабо осуществляется пополнение состава флота. Во-первых, потому что недостаточно финансовое обеспечение судостроительной программы со стороны государства; во-вторых, из-за отсутствия достаточных финансово-материальных возможностей у самих моряков; в-третьих, в силу слабости государственной судостроительной базы, тоже переживающей не лучшие времена. Именно потому, например, в 1995 году, списав 52 судна тоннажем в 1,2 млн. т., сумели построить и приобрести за рубежом лишь 15 судов водоизмещением всего в 330 тыс. т.!

Еще одна беда (из-за несовершенства нашего хозяйственного меха-

низма) - бюджетные капиталовложения в судостроительную промышленность, как и вложения собственно ведомств и предприятий, связанных с флотом, не только очень малы. Они еще зачастую доходят по назначению далеко не полностью. В 1995 году, например, бюджет предусматривал выделение на судостроение 292 млрд. рублей. Фактически же на эти цели было получено 57 процентов указанной суммы. Исходя из реалий сложившейся в судостроении обстановки, президент Российской Федерации, правительство и ряд ведомств учредили Фонд возрождения флота, который призван оказать определенную помощь в реализации судостроительной программы. Президент издал Указ о восстановлении морской мощи страны, обеспечив тем правовую базу большой, важной, ответственной работы. Определенную часть необходимых для этого средств выделяют сами предприятия. Именно совместными усилиями всех их в строительство флота и береговой инфраструктуры в 1995 году было вложено 860 млрд. рублей. Правда, бюджетная часть в этой сумме мала - всего 148 млрд. рублей, а уж вклад Фонда развития и возрождения флота смехотворен - только 36 млрд. рублей!

В этих условиях одним из реальнейших выходов из сложившегося положения могли бы стать целевые иностранные инвестиции - именно в судостроительную программу. В 1995 году такие инвестиции составили немалую сумму - 520 млн., долл. Это позволило ввести в строй ряд объектов первоочередной важности. В частности, - построить и запустить перегрузочные комплексы в портах Находка и Владивосток, построить 15 транспортных судов, продолжить реконструкцию 11 перегрузочных портовых комплексов и строительство четырех новых портов. В общем, на фоне большой разрухи и дезорганизации, это было неплохим итогом деятельности структур флота. Недаром в 1995 году судами Минморфлота было перевалено 62,5 млн. т. грузов самого разного рода и перевезено 225 тыс. пассажиров. В портах перегружено 130 млн. т. сухих и наливных грузов.

С 1996 года вступило в действие соглашение об установлении паромной переправы Астрахань (п. Оля) - Баку с использованием азербайджанских паромов типа "Дагестан", а также регулярной линии между Астраханью и портами Ирана - на Каспии, а на Черном море - между Новороссийском и портами Греции (Договор с греческой судоходной компанией "Посейдон"). Кроме того, открыты регулярные паромные и контейнерные сообщения с портами Германии, Японии, Южной Кореи, Дании, Швеции ... Потихоньку восстанавливается прежний ритм судоходных зарубежных сообщений.

В последующие годы продолжала выполняться вступившая в силу Программа возрождения торгового флота России в период 1993-2000 годов. При этом следует отдавать отчет в том, что предусматривавшееся финансирование программы со стороны бюджета, равно, как и финансирование на паях с металлургами, химиками, оборонщиками и другими круп-

ными грузовладельцами и владельцами судостроительных возможностей и впредь не будет оправдывать себя. Внутренние инвестиции в силу этого будут недостаточны, к тому же будут задерживаться. А это не может благоприятствовать развитию флота. Остается использовать две возможности: самофинансирование на базе оживления перевозок и повышения прибыльности судов, а на данном этапе более верная – привлечение внешних инвесторов, усиление их заинтересованности в финансовых “вливаниях” в наши торгово-транспортные перевозки.

Опыт показывает: такой путь вполне реален. По крайней мере, в 1994-1996 гг. Новороссийское, Приморское, Северное и другие морские пароходства России именно за счет кредитных линий западных банков построили более 60 новых судов. Например, английские и немецкие банки вложили 360 млн. долларов в строительство 14 современных морских танкеров-продуктозов для Новороссийского пароходства с размещением заказов на верфях Хорватии. В 1996 году 6 таких танкеров дедвейтом по 40000 т. уже вошли в строй. В сумме в строй вошло 20 новых танкеров и сухогрузов, построенных таким методом. Правда, абсолютное большинство их ныне ходят не под российским триколором, а под “удобными” флагами иностранных флотов. Виной тому - непосильные отечественные налоги.

Вот красноречивая таблица, объясняющая удобство “удобных” флагов и неудобство отечественного. Совокупный уровень налогов и платежей в судоходных и морских компаниях стран мира (в процентах):

Кипр 4.5	Либерия 5
Панама 5	Мальта 5
Греция 5	Португалия 6
Ирландия 8	Испания 10
Дания 12	Швейцария 16,8
Испания 20	Нидерланды 20
Швеция 28	Великобритания 33
Люксембург 33.3	США 34
Франция 39	Италия 53.2
Россия 88.3	
(Источник - Росморфлот)	

В перечень налогов и платежей входят налоговые, портовые, таможенные сборы, плата за бункеровку, за ремонт, за агентское обслуживание. И все эти огромные деньги уходят за рубеж (не менее 2,5 млрд. долл. ежегодно), потому что судовладельцы, естественно, предпочитают платить 4,5-5 процентов в Кипре или Греции, чем 88,3 процента у себя, в России. И, действительно, сегодня под иностранными флагами плавают 650 российских судов.¹

¹ “Калининградская правда”, 13.06.1997 г.

С учетом этого и списания многих судов на слом и разделку, на конец 1996 года торговый флот России занимал по общему дедвейту 39-40 место в мире (!)

Правда, мы не только загружаем заказами на строительство судов иностранные верфи. Понемногу получают заказы и наши, отечественные. Так, например, калининградский завод “Янтарь” в последние годы построил десятки судов самого разного типа и предназначения и для своих, и для зарубежных флотов. В частности, транспортные суда для Эстонии, Швеции, Германии, Норвегии, а для своих - лесовозы (для Балтийского морского пароходства), танкеры ледокольного типа водоизмещением в 5000 тонн, сухогрузы водоизмещением 20000 тонн, - по правительственным заказам.

Помимо того завод “Янтарь” строит боевые корабли для своего Военно-Морского Флота, а в последние годы – целую серию кораблей для ВМС Индии и других стран.

Подобные же военные заказы для иностранных флотов выполняет и петербургский “Балтийский завод”, другие верфи страны. Этим поддерживается технологический уровень судостроения наших верфей для нужд ВМФ и для торгово-транспортного, рыбопромыслового флотов.

Примерно такое же положение складывается и на других судостроительных заводах страны. Правда, над всем этим по-прежнему довлеет обычная беда нашего времени - непрочность договоренностей и нерегулярная оплата выполняемых работ.

Следует подчеркнуть, что интересы развития экономики страны постоянно требуют роста грузоперевозок, в том числе морских и океанских. В связи с этим в нашей стране было твердым правилом ежегодно в состав флота вводить 80–100 новых судов общим дедвейтом 0,8 – 1,0 млн. т. При этом сухогрузные суда строили с максимальным раскрытием палуб, приспособленными к ускоренной грузообработке в портах. Сами суда оснащались экономичными энергоустановками, крановыми грузовыми устройствами (вместо стреловых). Сейчас стали строить многоцелевые сухогрузы, экологически чистые танкеры, комбинированные суда, ледокольно-транспортные усиленной ледовой категории, - высокоавтоматизированные с централизацией управления и контроля, безвахтенным обслуживанием энергоустановок.

Изменения в судостроении, ужесточившиеся требования Международных конвенций по безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения окружающей среды, конечно же, усложнили суда конструктивно, повысили их техническую оснащенность и энерговооруженность. Это, естественно, удорожало стоимость постройки. При имевшем место финансировании (по крайней мере на 2007 год) такое положение сокращало возможности роста и пополнения судового состава флота. Но прозвучавшее в устах Президента РФ положение о создании единой судостроительной корпорации при возможности целевого использования стабилизационного,

резервного фонда в комплексе с частными инвестициями создаёт благоприятные возможности скорейшего выправления сложившейся обстановки – нового и постоянного роста торгового судостроения.

Концепция возрождения флота, рассчитанная до 2015 года, предусматривает воссоздание морских многофункциональных транспортно-технологических комплексов на Балтике и Черноморье, особо разрушенных расколом СССР, а также укрепление и развитие таких же комплексов на Севере и Дальнем Востоке с повышением их значимости в национальном судоходстве и грузоперевозках.

Этапами такой работы должны стать, во-первых, поддержание и постепенное обновление транспортного потенциала, причем там, где технически возможно и экономически оправдано. Естественно, не нарушая при этом плановых грузоперевозок государственно-стратегической значимости (каботажи на Крайнем Севере и Дальнем Востоке, зерновых, продовольственных, энергетических) перевозок и стремясь максимально переклестать грузоперевозки с ближнезарубежных на свои порты.

Во-вторых, нужно интенсивно наращивать транспортный потенциал наших портовых комплексов, обеспечивать грузоперевозки своим флотом. Наконец, в-третьих, довести транспортный потенциал до уровня, полностью обеспечивающего национальные потребности, а также активизировать и расширить экспорт транспортных услуг нашим флотом.

Конечно, такие задачи могут быть выполнены при соответствующем состоянии инфраструктуры наших портов, их обеспеченности вспомогательным, портовым флотом и, конечно, при взаимодействии обеспечивающих видов флота – ледокольного, аварийно-спасательного, гидрографического, учебного, природоохранного.

В последние годы в результате усиления внимания к развитию и совершенствованию флотов со стороны Президента и Совета Министров заметны положительные изменения как в финансировании для строительства судов, улучшения инфраструктуры, научных исследований и совершенствования судостроительной отрасли, так и в росте результатов деятельности флота.

В 2006 году, например, объем грузоперевозок вырос до 421 млн. т. Т.е. по сравнению с годом распада СССР он увеличился на 18 млн.т!

Ещё более весомы цифры плана: К 2010 году объем грузоперевозок дол-

жен достигнуть 540 млн.т.¹

Имея на 2006 год 1546 судов (дедвейт 14,4 млн.т.), наш торгово-транспортный флот (по данным Федерального агентства морского и речного транспорта) добился таких показателей: из общего грузооборота в 421 млн.т. сухие грузы (уголь, металлы, минеральные удобрения, лес и т.д.) составляют 174,4 млн.т., наливные грузы – 246 млн.т.

Причем порты Северо-Западного бассейна страны перевалили 191,8 млн.т., Южного бассейна – 159,4 млн.т., Дальневосточного – 69,8 млн.т.

Особый упор ведущие морские компании России – “Новошип”, “Севфрайт”, “Совкомфлот”, “Росморпорт”, “Феско”, Мурманское морское пароходство, Новороссийский торговый флот, Судоходная компания “Приско” и другие делают упор на увеличение грузоподъемности судов, совершенствование техники, инфраструктуры. Показательна в этом отношении компания “Новошип”, созданная в 1992 году на базе Новороссийского морского пароходства. Это – нефтеналивной флот.

Интересно, как меняется “лицо” транспортного флота: раньше танкеры были 5-10-20 тыс.т., сейчас суда типа “панамакс” имеют дедвейт до 70000 т., “афромакс” до 100000 т., а “суэцмакс” – до 150000 т. И это – не предел.

“Новошип” на 2007 год имеет 62 танкера на 3,8 млн.т. дедвейт. А в перспективе – доведение числа “суэцмаксов” до 31 судна.

Самый молодой флот России – “Совкомфлот”, специализирующийся на газовозах, имеет на 2007 год 56 судов общим водоизмещением 4,3 млн.т.

Неплохо растут численно и по грузовместимости судов компании “Приско”, Дальневосточное морское пароходство.

Видимо, стоит подчеркнуть такую особенность: из общего числа судов флота, национального и контролируемого нашей страной, только 1380 судов (св. 6 млн.т.) – под российским флагом. Это 174 судна морских пароходств, 1206 – других компаний. Под иностранным флагом, но контролируемые Россией, ходят 156 судов (9,2 млн.т.).

И это наводит на определенные размышления, если сопоставить суммарное водоизмещение тех и других судов, их возможности грузоперевоза, их прибыльность.

Недаром в апреле 2007 года в Послании Президента РФ Федеральному Собранию во весь голос сказано о стратегии на ближайшее будущее и долгосрочную перспективу, предусматривающей дальнейшее развитие российского судостроения, а также развитие водного транспорта, морских портов и т.д.

¹ “Морской флот” №№ 1-3, 20

2. Рыбопромысловый флот

Что касается рыбопромысловой отрасли, сначала надо отметить, что рыболовство в России, особенно морское, всегда играло в нашей стране важнейшую роль в обеспечении населения важнейшим компонентом питания – белками животного происхождения. Такая особенность обусловлена как природными факторами (большой протяженностью морского побережья, обилием рек, озер, неустойчивостью земледелия и животновод-

ства), так и религиозными соображениями (по христианской вере в некоторые постные дни полагается питаться только рыбой). Недалеки те времена, когда наша в массе населения атеистическая страна, имела специально введенный “рыбный день” в системе общественного питания. Это, естественно, способствовало повышению спроса на рыбную продукцию, что соответственно стимулировало развитие отечественного рыбного хозяйства, рыболовства и рыбопереработки. Однако в последние годы появились тревожные признаки его неуклонного падения. И причины тому общепонятны. Во-первых, стареет флот. Во-вторых, мы лишились ряда промысловых зон в Мировом океане. В-третьих, из-за уменьшения уловов не загружается береговая рыбоперерабатывающая база. В-четвертых, в силу этого падает потребление рыбы внутри страны, но растет экспорт рыбопродукции за рубеж.

С распада Советского Союза в рыбопромысловом флоте осталось из прежде многотысячной армады судов только 1656 добывающих, 197 обрабатывающих и 331 транспортное судно. Флот безнадежно устарел, поэтому идет его плановое списание. Так, в 1995 году по нормативам нужно было списать 1041 судно, в том числе 5 крупных, 350 больших, 315 средних, 367 малых и маломерных, а также 4 учебно-промысловых. Но такие темпы списания привели бы к потере рыбодобычи сразу на 3,7 млн. т.(!)

Если учесть, что по данным экспертов Роскомрыболовства к 2001 году подлежало списанию 80 процентов наличного состава судов (по возрасту), то складывается опаснейшее положение: во-первых, страна может лишиться своего рыбодобывающего флота, а во-вторых, лишится и собственных рыбных ресурсов. Ибо согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 года государство, не имеющее возможности выловить в прибрежных водах установленную квоту, обязано предоставить свои ресурсы другим странам.

Положение осложняется тем, что модернизация рыболовного флота прекратилась после приватизации рыбодобывающих предприятий. А государственная поддержка отрасли ныне практически отсутствует. Хотя мировая практика свидетельствует об обратном: во всем мире рыбная отрасль дотируется государством.

В связи со сложившимся положением поставки судов добывающему флоту резко упали: если в 1985 году отрасль получила 76 своих новых судов, а 45 купила за рубежом, то в 1990 году картина резко изменилась. Своих получено лишь 67 судов, а куплено - 11. В 1994 году положение стало уже невыносимым: своих судов получено всего 8, а куплено или арендовано - 20 судов.

На начало 1994 года в рыбодобывающем флоте России оставалось 2038 судов, в т.ч. 37 крупных, 424 больших, 700 средних, 877 - малых, причем на Дальнем Востоке - 1167 судов, на Севере - 345, в Западном бассейне - 490, Астрахани - 36 судов. В последующем цифры стали уменьшаться катастрофически.

В 1995 году на обновление флота и приобретение спецоборудования госбюджет выделил всего 11,7 млрд. рублей, тогда как стоимость одного нового современного судна - 25 млн. долл., а самое дешевое стоит 2,5 млн. долл. В результате идет экономия наоборот: для поддержания старого судна в рабочем состоянии тратится больше, чем стоила бы покупка нового. При этом судно стареет еще больше, тогда как новое имело бы резерв годности еще 15-20 лет.

Традиционными районами промысла были, в частности, Северо-Восточная Атлантика (СВА), Центрально-Восточная (ЦВА) и Юго-Восток Тихого океана (ЮВТО). В 1977 году, например, в СВА были установлены квоты на добычу сельди: Норвегии - 680 тыс. т., Исландии - 130 тыс. т., Фарерским островам - 125 тыс. т., России - 204 тыс. т. Но наши рыбаки квоту не выбирали. Что же касается другой промысловой рыбы - трески, мы ее в основном продаем Норвегии. В Баренцевом море обычно работают около 200 наших судов, делающих до 5000 заходов в год в порты Норвегии, отдавая им добычу. Недаром 70 процентов норвежской рыбопродукции - из нашего сырья, тогда как рыбообработка в Мурманске и Калининграде простаивает.

Непосредственно в Балтийском море ежегодно ловят финны - 60 тыс. т. рыбы, шведы - 120 тыс. т. датчане - 115 тыс. т. немцы - 30 тыс. т. Наши же не выбирая квоту, ловят 50-60 тыс. т. Между прочим, весь улов осуществляют, например, у немцев чуть больше 1000 малых судов, у датчан - 2200 маломерных судов и т.д. Прекрасная оснащенность рыболовной техникой позволяет, например, пяти шведским траулерам за две недели взять 200 тонн трески, а вот нашим тридцати - всего 110 тонн. Деталь: шведы ловят треску на глубине 100-150 м, а мы - только на 4-50 м /!/.

Положение в Северном бассейне, дававшем регулярно большое количество рыбы и морепродуктов, несколько иное. В 1980 году его океанический рыбопромысловый флот имел 403 судна, в том числе 12 супер-траулеров типа "Горизонт", 174 больших морозильных траулеров разных типов, 69 среднетоннажных морозильных судов, 148 среднетоннажных рефрижераторных судов. В начале рыночных преобразований (90-е годы) их стало меньше - 29 супер-траулеров, 153 больших и 113 средних морозильных траулеров, 103 средних рефрижераторных траулеров. Но они вполне обеспечивали рациональную эксплуатацию биологических ресурсов океана и устойчивое функционирование отрасли. А вот потом, когда объем уловов в Баренцевом море стал падать из-за ухудшения состояния его сырьевой базы, вновь на передовые "роли" вышел район Северо-Восточной Атлантики, причем треть судов бассейна стали составлять траулеры без морозильных установок: посольно-свежьевые траулеры типа "Баренцево море", сейнеры-траулеры типа "Альпинист", различных типов средние рыболовные траулеры, снабжавшие сырьем и полуфабрикатами береговые рыбоперерабатывающие предприятия. Почти 200 тыс. тонн охлажденного и соленого полуфабриката позволяли делать более 460 ви-

дов продукции и более 70 видов консервов. А это, в свою очередь, обеспечивало занятость около 60 тысяч человек Мурманской и Архангельской областей и Карелии.

Остальные суда, в том числе супер-траулеры типа “Моонзунд” и “Горизонт”, большие и средние морозильные траулеры вырабатывали мороженую продукцию, которую выгружали в мурманских портах и железной дорогой отправляли во внутренние области России. Некоторая часть добываемой донной рыбы перерабатывалась на рыбную муку, как корм для животных. Тогда Россия производила 600 тыс. тонн муки, а Севрыба почти 130 тыс. тонн. Правда, ныне (на 2006 год) эти показатели куда ниже – Россия производит 60 тыс. тонн, Севрыба – около 8,5 тыс. тонн.

Что же в том удивительного, если число рыбодобывающих судов резко упало, да и занятость населения в рыбопереработке (на Севере) сократилась до 14 тыс. человек!

По состоянию на 1 января 2007 года в Севрыбе осталось 274 судна, уменьшившись почти на треть, причем супер-траулеров осталось 13, больших траулеров = всего 33, т.е. почти в пять раз меньше, средних рефрижераторных стало 48, а вот средних морозильных траулеров – выросло до 183 единиц. Это естественно, ибо нынче малоприменимы траулеры, ведущие комплексную переработку биоресурсов: более 300 тыс. тонн отходов от разделки рыбы у нас используются. Такие слова прозвучали в интервью заместителя руководителя Федерального агентства по рыболовству С.Подольяна (“Рыбные ресурсы”. – 2005, № 1).

В последнее время в Северном бассейне рефрижераторных промысловых судов, доставляющих улов в охлажденном виде, нет. Другие причины такого положения – малая механизированность разделки рыбы, большой расход топлива у судов на тонну добытой рыбы, малая эффективность добычи на одного рыбака и, конечно, значительный физический и моральный износ судов: возраст крупных судов – более 18 лет, больших – более 27, а средних – почти 24 года.

Словом, промысловый флот Севера страны из многоцелевого и способного промыслить в любых районах Мирового океана, превратился во флотилию ограниченного района действий – в основном СВА (Северо-Восточная Атлантика).

Что касается оторванности добывающего флота от береговых перерабатывающих предприятий, не секрет, что мы “экспортируем” улов ценных видов рыбы на зарубежные рынки прямо из района лова, а взамен импортируем сельдь и другую пелагическую рыбу.

В материалах IV Международной научно-практической конференции “Темпы и пропорции социально-экономических процессов в регионах Севера - 2007” сказано: в последние годы нами вывозится за рубеж 1,1-1,23 млн. тонн рыбопродукции (почти половина общего объема ее) и импортируется более 800 тыс. тонн, что составляет почти половину общего объема потребления рыбопродукции в России.

Дисбаланс пытаются регулировать с помощью массового строительства добывающих судов. В частности, на Севере сейчас работает 284 крабо- и гребешколова, а флот для добычи в прибрежной зоне составляет более 150 судов, в том числе 65 сейнеров и малых рыболовных траулеров типа “Балтика”, 29 маломерных палубных судов, почти 60 ботов и катеров.

В последние годы, когда экономические трудности заставили российских рыбаков покинуть многие районы открытого океана, а также отдельные из 16 экономических зон других стран, неэкономичные крупнотоннажные рыбопромысловые суда, предназначенные именно для работы в дальних районах, оказались ненужными и практически стоят на приколе. Кстати, эксплуатация крупного траулера сегодня обходится в 15 тыс. долл. в сутки. Значит, даже при наличии флота очень велика его незагруженность работой (в Северном бассейне - 11%).

Изменение географии промысла сегодня диктует необходимость создания в России нового рыбопромыслового флота. Сейчас в стране практически нет малых (длиной до 34 м) судов с пассивными орудиями лова. К прибрежному (в 12-мильной зоне) лову российские рыбаки только приступили. Временно спасает положение то, что рыбопромысловая отрасль пока больше ориентируется на экспорт, который требует поставок трески, минтая, крабов и креветок. Суда, добывающие такую продукцию, в принципе окупаемы.

Необходимо обновлять флот. Но, как отмечал в недавние годы председатель Роскомрыболовства, мы имеем “очень мало организаций, которые способны сразу купить новое судно”. Многие организации за бесценок покупают бывшие в употреблении заведомо устаревшие суда в Польше, Корее, Японии, других странах. Так частично «обновляется» состав флота отрасли. Правда, поступают и новые суда, приобретаемые преимущественно путем лизинга и бербоут-чартера. По лизингу расчет за купленные суда ведется 8-10 лет, но, в конечном счете, они обходятся в 1,5 - 2 раза дороже, чем купленные обычным способом. За последние три года таким путем приобретено 50 судов разной мощности и типа, ожидается получение в ближайшее время еще 30 судов.

Динамика численности судов добывающего флота выглядит в этом свете так: если в 1985 году во флоте находилось 2770 судов, в том числе 2506 с непросроченными сроками службы, то в 1990 году их стало соответственно 2663 (2231) судна, в 1995 году произошел резкий сброс: 1766 (1069) судов. А на 2000 год оказалась совсем уж страшная цифра - всего 1145 судов, из которых только 695 вполне пригодных для промысла. При существующем положении дел может оказаться, что к 2010 году рыбакам не на чем будет выйти в море, если, конечно, государство не предпримет необходимых решительных мер. Это естественно, самым прямым образом отражается на сегодняшней рыбодобыче. Так, по данным Госкомстата РФ за 1996 год, например, всеми предприятиями разных видов собственности выловлено 4564 тыс. т. рыбы и морепродуктов, выпущено пищевой про-

дукции 2600 тыс. т. Но время шло.

Журналы “Рыболовное хозяйство” за 2006 год отмечали, что в 2005 году рыбаками страны выловлено 3,25 млн.т. рыбы и морепродуктов, при этом произведено товарной пищевой продукции – 2,9 млн.т., что почти на 10% больше, чем в 2004 году. Рост налицо. Налицо устоявшаяся уже тенденция рыбопромысловой отрасли, её флота, её инфраструктуры.

Надо подчеркнуть, что выросла доля вылова в экономических зонах иностранных государств и в открытых районах Мирового океана, куда наконец-то снова возвратились наши рыбопромысловики.

В Дальневосточном бассейне резко растет добыча минтая, сельди, лососевых; в Северном бассейне – трески и сайки; в Каспийском – кильки. В 2005 году в отрасли работали уже 390 крупных и средних предприятий, правда, только 216 из них были прибыльными. Около 70% рыбодобывающих судов устарели. Мало транспортно-рефрижераторных судов. Велика стоимость топлива и технического снабжения. Таковы “узкие места” отрасли. Береговая судоремонтная база загружена была всего на 50%. Потому что до последнего времени промысловики использовали заграничный ремонт – и дешевле, и качественнее. Только на 45% использовались рыбные порты, так как часть рыбы не доходила до них, шла “налево” к иностранцам. Впрочем, и более половины производимой продукции тоже уходит на экспорт.

Как определенная мера улучшения сложившегося положения принято объединение с 2004 года под эгидой Министерства транспорта всех портов страны – морских торговых и морских рыбных. Хотя это и противоречит ряду положений Федерального Закона “Кодекс торгового мореплавания (КТМ) Российской Федерации”, Федеральному Закону “О морских портах РФ”, ибо расчленяется рыбохозяйственный комплекс.

По состоянию на 2006 год в Государственном реестре морских рыбных портов было зарегистрировано 3239 судов: добывающих 2302; обрабатывающих – 44; приемо-транспортных – 247; прочих – 602. Кроме того, в бербоут-чартерном реестре – 74 судна, в том числе – 65 добывающих.

Утвержденная Президентом РФ “Морская доктрина” (27.07.2001 г.) в разделе “Содержание национальной морской политики” в целях эффективного освоения морских биологических ресурсов России и сохранения её ведущей позиции в ряду морских держав в области промышленного рыболовства особо подчеркнула необходимость расширения масштабов исследований и возвращения к промыслу в открытой части Мирового океана.

Стратегия развития агропромышленного комплекса и рыболовства предусматривает целевую программу “Повышение эффективности использования и развития ресурсного потенциала рыбохозяйственного комплекса”, по которой нужно активизировать экспедиционный промысел в открытой части Мирового океана и в экономических зонах иностранных государств при государственной поддержке рыбной отрасли товаропроиз-

водителями.

В силу этого растет, пусть и медленно, рыбодобыча. А вместе с этим растет в стране и продукция аквакультуры. Правда, её объем ещё мал - всего 0,2% мирового, тогда как в Канаде, имеющей сходные климатические условия – 0,4%, а в Норвегии даже 1,4%! При этом развитие аквакультуры идёт по нескольким направлениям: искусственное воспроизводство ценных объектов промысла (так называемая “пастбищная аквакультура”, сохраняющая популяции осетровых, лососевых и частиковых рыб); товарное выращивание рыб (в основном карпов и толстолобиков); а в последнее время ещё и товарное садковое рыбоводство – осетровых, радужной форели, сига. Научный потенциал в этом огромен.

В стадии становления и морская аквакультура (марикультура) ценных беспозвоночных рыб в морских водах. Перспективы многообещающие.

К 2015 году Россия может получить за счет аквакультуры примерно 500 тыс.т. ценного сырья. Если учесть, что ныне мы вылавливаем в морях 4 – 4,5 млн.т. – это огромное подспорье. К 2010 году планируется добыть 4,7 млн.т.

Ведущими бассейнами по рыбопромыслу являются Дальневосточный и Северный. На их долю приходится 80% добычи водных биоресурсов. И это естественно. Они – районы открытых морей, имеющие аналогичные условия обитания биоресурсов, и промысел на них ведется однотипными, в принципе, судами. При том, что районы эти чрезвычайно богаты рыбой и морепродуктами.

Поэтому и распределение добывающих судов в них оптимальное: в Дальневосточном бассейне – 135 крупных (РКТС, РТКМС, РТМС, БМРТ), 585 среднетоннажных (СРТМ, ТСМ, СТР), 650 малотоннажных (РС, МмРС, МмДС). А в Северном бассейне соответственно – 49, 200 и 7 судов.

Кстати, именно в Дальневосточном бассейне недавно прошел испытания и стал основным типом судов прибрежного рыболовства РС-450. Это многоцелевое судно, которое призвано решить проблему обновления флота. В течение пяти лет их число вырастет до 100 – 120 единиц. РС имеет аппаратуру ГМССБ, радиолокатор, рыбопоисковый эхолот, аппаратуру спутниковой навигации.

Несколько иное положение у калининградских рыбаков. Конечно, они потеряли большинство судов и техники, лишились было промысловых зон в Мировом океане. Однако в рыбопромысловую отрасль уже вдохнули жизнь: ООО “Морская Звезда”, ОАО “Атлантрыбфлот”, ЗАО “Вестрыбфлот”, ЗАО “Запморфлот”, ООО “Вустуна” добывают в год уже до 25 тыс. т. рыбы (путассу, скумбрии, окуня-клювача, сельди, ставриды, трески, тунца). Они ведут промысел в Северо-Восточной Атлантике (Фарерские острова, Центральное Норвежское море, Баренцево море, район Шпицбергена), а также в Центрально-Восточной Атлантике (район Марокко, Мавритании, Эквадора и др.).

Хуже всех положение пока в Азово-Черноморском бассейне. Об этом говорят цифры. На 2004 год на Азове запасы хамсы, тюльки, бычков, пиленгаса составили всего 561 тыс.т. А на Черном море и того хуже – шпрот, ставриды, кефали, мерлинга – всего 185 тыс.т.

Бывший до распада СССР единым народно-хозяйственным комплексом Азово-Черноморский бассейн раздроблен, сравнительно мощные береговые перерабатывающие предприятия потеряли свою роль, т.к. для них нет сырья. А ведь в 80-е гг. XX века Азовское море давало 60-70 тыс.т. ежегодно, Черное море – 110-120 тыс.т. По сравнению с такими цифрами реальные 10-15 тыс.тонн от азовских рыбаков и 30-40 тыс. тонн от черноморских – выглядят бледно. Соответственно рыбоперерабатывающие и добывающие мощности используются на 10-60%.

И как вывод – неудивительно, что россияне потребляют в пищу рыбы намного меньше установленной Институтом питания Академии медицинских наук физиологической нормы в 18 кг/год. Тогда как другие страны, в частности, Нидерланды потребляют 19 кг., Италия – 20, Франция – 25, Дания – 31, Япония – 52, Норвегия – 56, а Исландия – 100 кг!

Вывод из сложившейся ситуации ученым и практикам видится в том, что нам нужно развивать, прежде всего, океаническое рыболовство. Для этого разработаны три сценария: первый – модернизировать энергетические силовые системы и рыбообрабатывающие цеха на морально устаревших судах, которые ещё можно эксплуатировать в ближайшие десять лет. Он позволит стабилизировать общий вылов. Но к 2015-2020 гг. флот останется без судов, и добыча в океане прекратится.

Второй сценарий – нужно строить новые суда на базе уже имеющихся российских проектов с частичной модернизацией. Однако тактико-технические характеристики их не позволяют эксплуатировать суда в отдаленных районах, где большая сырьевая база. Создание же на российских верфях новых судов займет много времени, за которое Россия может потерять право промысла в дальних районах.

Наконец, третий – нужно модернизировать действующий флот и закупить за рубежом некоторое количество современных судов для активизации промысла в дальних районах, а параллельно активизировать работу наших судостроителей.

Что быстрее, надежнее, лучше? Видимо, необходим комплексный подход. В любом случае нахождению разумного решения, несомненно, поспособствуют рекомендации, высказанные Президентом РФ в апреле 2007 года и по созданию Объединенной судостроительной корпорации, и по развитию флота и портов.

Остановимся более подробно на истории и положении рыбной отрасли Калининградского региона.

Отметим, прежде всего, что в новой для страны области, бывшей Восточной Пруссии, рыбодобывающей отрасли, как таковой, не существовало, равно, как и рыбопереработки. Если не считать небольшого рыбо-

консервного предприятия в Пиллау (Балтийске). Добыча же производилась любителями на утлых суденышках в заливах и на шельфах.

Однако реалии жизни требовали, и в области начали создавать рыбопромышленность. Началось это с распоряжения комендатуры Кёнигсберга в мае 1945 года “О создании рыбацких бригад из местного населения”, приказывающего “выловленную рыбу засаливать с тем, чтобы сохранить её для питания репатриированных граждан СССР и местного населения”...

В июле того же года последовал приказ коменданта города Кёнигсберга “О передаче рыболовецких хозяйств районных военных комендатур продгруппе Управления военного коменданта г.Кёнигсберга”, учреждающий первую рыболовецкую базу. На основании этого очистили судоходный канал, стали оборудовать причалы. А в конце 1945 года создан был Балтийский государственный рыбный трест, в распоряжении которого оказались собранные повсеместно 45 парусных баркасов, два парохода, три самоходных баржи, четыре мотокатера, 26 гребных морских лодок.

Постановлением Совета Министров СССР в июне 1946 года Балтгосрыбтресту передали рыбные участки Неможина (Полесский район), Пайзе (Светлый), Нойкурена (Пионерский), Росситине (Рыбачий). Естественно, что возникла необходимость в холодильнике для пойманной рыбы. И он появился, как и судовой верфь, и литейно-механический завод к концу 1947 года, когда пришло решение Правительства о создании Калининградского морского рыбного порта.

Порт ещё приводился в рабочее состояние, а в конце года создано было Управление экспедиционного лова для организации рыбопромысла в Северной Атлантике. Следом создано было Управление траловым флотом, в сентябре 1947 года имевшее 61 тралящее суденышко. В конце года появился Рыбакколхозсоюз, объединивший тринадцать рыбколхозов, судорембазу.

В июне 1948 года город проводил рыбаков в 1-ю промысловую экспедицию в Северную Атлантику – сельдевую экспедицию. Забота о подготовке кадров специалистов для отрасли привела к созданию в Мамоново Школы усовершенствования плавсостава и специалистов рыбопромышленности – так называемой “Мамоновской академии”.

Уже в 1950 году калининградские рыбаки вышли победителями в соревновании с Мурманским рыбопромысловым бассейном, освоив лов высококачественной сельди в Северной Атлантике. Что ни год вступали в строй новые рыбоконсервные комбинаты – Калининградский и Балтийский (1950), Светловский (1951), Мамоновский. Вводится бондарно-тарный комбинат. Открывается в 1952 году Калининградское мореходное училище с тремя отделениями – судоводителей, судомехаников, электронавигаторов. В 1953 году родилась рыбацкая газета “Маяк”. В 1954 году началось строительство Дворца культуры рыбаков... Осенью 1958 года начал первый учебный год переведенный из Москвы Технический инсти-

тут рыбной промышленности и хозяйства (ныне Калининградский государственный технический университет). А в апреле 1966 года в Калининграде открылось Высшее морское училище (ныне Балтийская государственная академия рыбопромыслового флота).

Рыбная отрасль области заняла достойное место в рыбопромысловом хозяйстве страны. Она стала добывать 11% всего вылова рыбы в стране.

Калининградцы одними из первых в стране начали лов тунца. Этому помогло создание тунцеловных баз, таких, как “Солнечный луч” и “Яркий луч”, имевших на борту тунцеловные боты. Кстати, эти тунобазы являлись обновременно плавучими рыбоконсервными предприятиями, так как на них были линии по производству консервов из тунца. Затем тунофлот области пополнился крупнотоннажными тунцеловными сейнерами, работавшими кошельковыми неводами. Обработка добытой рыбы велась методом заморозки. С появлением крупнотоннажных БМРТ и РТМ типа “Тропик” рыболовство вышло на новый уровень. Осваивая различные районы Атлантики, экипажи судов за год брали до ста тыс. центнеров рыбы. Долгие годы подлинным маяком для флота была прославленная орденоносная “Казань”.

Важной составной частью приемо-транспортного и обслуживающего флота стала “семья” производственных и транспортных рефрижераторов. Правда, в последующем акцентировали внимание на ТР, имеющих несколько типов. Общее для них – большая, до 5-7000 т мороженой рыбы, вместимость трюмов, высокая скорость хода и наличие танков для доставляемого в район промысла топлива траулерам. Кстати, уже в первые годы освоения промысла в Атлантике для работы с группами траулеров стали применять плавбазы, не только принимавшие рыбу с добывающих судов, но и снабжавшие их всем необходимым. Сначала для этой роли использовали обычные сухогрузы, – затем – специально спроектированные “Иван Федоров” и “Святогор”.

Следующим шагом стало создание плавбазы “Пионерск”, отличавшейся от “Ивана Федорова” не только размерами, но и наличием на борту целого рыбозавода, ведущего заморозку, посол рыбы, выпуск пресервов. Затем во флоте региона появились плавбазы “Черноморская слава”, “Кронштадская слава”, “Балтийская слава”, “Ленинградская слава”, наконец – “Ленинский путь”, использовавшиеся на приемо-обработке свежью с судов, ведущих кошельковый лов.

Еще в конце 40-х годов флот рыбопромышленности области стал получать средние рыболовные траулеры (СРТ) с трехсот- и четырехсотсильными двигателями, предназначенные для лова рыбы дрифтерными сетями и тралом (с борта). Улов обрабатывался только посолом. СРТ и поступившие с ними рыболовные сейнеры (РС) составили основу флота УЭЛ, ПБОРФ и рыболовецких колхозов. СРТ работали в Балтийском, Северном и Норвежском морях, в Северо-западной и Центрально-восточной Атлан-

тике более 20 лет. А в 50-х флот стал пополняться СРТ т. “Океан” с охлаждаемыми трюмами и 540-сильными двигателями. Они использовались во всех районах промысла сначала на дрейфтерном и траловом лове, затем – лове кошельковыми неводами. В начале 60-х “семья” СРТ стала пополняться СРТМ т. “Маяк”, имевшими морозильные установки, что позволяло вести выпуск готовой рыбопродукции. Конец 70-х и 80-е годы – время пополнения флота региона супер-траулерами т. “Прометей” и большими автономными морозильными траулерами, мини – “Атлантиками” проекта 333, имевшими мощнейшие двигатели и высокопроизводительные холодоустановки, автоматику в судовых системах.

Неоценимую помощь рыбакам оказывали и оказывают сейчас научно-исследовательские суда, имеющие в своем штате гидрохимиков и океанологов, ихтиологов и орнитологов, физико-химиков и геологов, гидробиологов. Это позволяет досконально изучить все природно-экологические составляющие мест будущего рыбного промысла.

Именно такое судно НИС (переоборудованный средний рыболовный траулер СРТ) “АтлантНИРО” находится в распоряжении Атлантического отделения Института океанологии РАН им. П.Ширшова и постоянно ведет мониторинг рыбных запасов и условий их увеличения по всей Атлантике, но особенно в Антарктиде.

Кстати, в последнее время НИС “АтлантНИРО” вел исследования в Балтийском море, анализируя условия и возможность воздействия на экологию строящегося Северо-Европейского газопровода из России (Выборг) до Германии (Грайсвальд) по дну моря.

Долгие годы Калининград был портом приписки Антарктической китобойной флотилии “Юрий Долгорукий”, совершившей 15 промысловых рейсов. В ее составе были плавбаза “Юрий Долгорукий” и группа китобойцев. Кстати, китобаза “Юрий Долгорукий” имела водоизмещение свыше сорока тыс.т. и была самым крупным судном рыбфлота. Много лет спустя, с уменьшением союзной квоты на вылов китов, флотилия была расформирована.

Важной составляющей рыбной отрасли региона являлись рыболовецкие колхозы. Это их рыболовные боты и другие малые суденышки в заливах и прибрежной части Балтики добывали тысячи тонн салаки, судака, леща, угря. Так было до начала 90-х годов. Положение в рыбодобывающей отрасли Калининградского региона затем резко изменилось. Если 1 января 1993 г. она имела в своем составе такие подразделения, как “Рефтрансфлот” с 54 судами, “Тралфлот” - более 100 судов, “Пионерская база океанического рыболовного флота” - около 110, то на 1999 год в структурах бывшего “Рефтрансфлота” осталось всего 16 судов, в ПБОРФ - 37. А всего в рыбопромышленном комплексе области осталось 147 единиц флота, не считая судов “Рыбколхозсоюза”. Рыбачья флотилия области между тем сократилась на 138 судов! Оставшиеся суда оказались в более чем 50 фирмах, фирмочках, компаниях – крохотных и маломощных.

Восстановление численности судов отрасли затруднено, так как возможности судостроительных заводов области - Прибалтийского судостроительного завода "Янтарь", Светловского судоремонтного завода и завода промыслового судостроения в Советске резко ограничены отсутствием финансирования. Между тем Федеральная программа "Рыба" предусматривала к 2000 году довести общий вылов рыбы по Западному бассейну (включая ленинградских рыбаков) до 401,8 тысячи тонн, имея основными районами промысловства Северо-Западную, Северо-Восточную и Центрально-Восточную Атлантику, частично - южную часть Балтийского моря. Нужен флот! Какой? Видимо, несколько иной, чем был ранее.

Конечно, развитие морского рыболовства России во многом будет зависеть от способности экономики страны преодолеть кризисную ситуацию и улучшения инвестиционной политики в рыбной отрасли.

По экспертным оценкам некоторое время промысловые возможности морских рыболовных судов нормативного срока службы позволят увеличить объем рыбодобычи. Но без обновления и пополнения флота произойдет неминуемое. Пока что сырьевые запасы, разведанные российскими учеными и специалистами, позволяют добывать ежегодно до 9-10 млн. т. рыбы и морепродуктов. Но уход из ряда удаленных регионов Мирового океана, естественно, снизит уровень, причем - до 4,2-6,5 млн. т. Кстати, в национальной программе России "Рыба" на 2000 год целевая задача предусматривала именно такой уровень добычи - 4,2 млн. т.

За счет сокращения рыбопоставок на внутренний рынок в последние годы получили распространение новые для страны лизинговые и бербоут-чартерные операции по обновлению флота. Однако при всей кажущейся выгодности их почти вся рыба, выловленная судами, приобретенными такими методами, уйдет на экспорт. Значит, кардинально решить проблему обновления флота с помощью таких операций невозможно. Они, наоборот, могут привести к жесткой зависимости флота от иностранного капитала и оттоку рыбы из России. В силу этого перед страной возникают только два варианта прогнозов будущего рыбопромысловой отрасли.

1. Выполнение в полном объеме федеральной программы "Рыба" ограничит деятельность рыболовного флота России своей 200-мильной зоной и частично районами Северной Атлантики и Северной Пацифики. В зависимости от состояния сырьевой базы этих районов можно ожидать значительных колебаний годовых уловов в пределах 2,5 - 4,5 млн. т.

2. Этот вариант основан на возможном улучшении в ближайшие 3-4 года экономической ситуации в стране, инвестиционных условий и пересмотра программы "Рыба" для изменения объемов вылова в собственной 200-мильной зоне и других районах Мирового океана. По мере обновления промыслового флота произойдет расширение районов промысла в Мировом океане и на этой основе - стабилизация годовых уловов на уровне 5-6 млн. т.

Национальным интересам России, естественно, отвечает второй вари-

ант. Необходимо при этом постоянно помнить, что новая политика в области морского рыболовства России и ее долгосрочная стратегия должны соответствовать следующим положениям:

1. Должен быть удовлетворен спрос населения страны с любым уровнем доходов в разнообразной рыбопродукции, а также продолжено развитие экспорта готовой рыбопродукции с высокими потребительскими качествами.

2. Нужен протекционизм государства в отношении морского рыболовства и развития береговой инфраструктуры, особенно в отдаленных северных и восточных районах окраин России.

3. Необходимо полно использовать (основываясь на научных данных) биоресурсы отечественной 200-мильной экономической зоны и континентального шельфа.

4. Вести ускоренное развитие марикультуры при господдержке ее разработок и начала формирования.

5. Нужно создать стимулирующие условия для российских производителей в целях наполнения рынка отечественными рыбопродуктами.

6. Государство должно обязательно регулировать и управлять морскими биоресурсами (на основе научных данных), контролировать работу рыбопромыслового флота.

7. Нужно широкое международное сотрудничество по оптимальной эксплуатации морских биоресурсов, использование международного разделения труда и достижений научно-технического прогресса в интересах национального морского рыболовства России.

В этих положениях видится основа решения возникшей перед нашей страной рыбопромысловой проблемы. В других регионах ведущими должны стать наиболее рациональные, экономичные суда, соответствующие условиям лова в регионе.

Какой же рыбопромысловый флот должен быть у России? Это зависит от района промысла. Скажем, на Дальнем Востоке перспективен БАТМ (большой автономный траулер-морозильщик), оснащенный новым технологическим оборудованием немецкого и норвежского производства по выпуску филе, “безголовки”, поштучной заморозки рыбы, работающий по треске во флотилии ярусоловов. Он же может работать по кальмару, для чего есть на борту траловый комплекс. Он может в сутки принимать 270 тонн сырца при числе работающих в цехе - 60 чел. (втрое меньше, чем на плавбазе). Это судно имеет все преимущества перед крупными судами флота по всем показателям. За ним - будущее.

В других районах - свои варианты решения проблемы.

В любом случае основу пополнения добывающего флота в настоящее время, по-видимому, составят средние и малотоннажные суда специализированного или комбинированного назначения. В частности, это - траулеры, сейнеры, ярусники, траулеры-сейнеры, траулеры-ярусники, суда ловли ловушками и т.п. Причем комбинированное оборудование и осна-

шение судов позволит наиболее рационально использовать суда в различные сезоны промысла путем перехода с одних видов орудий лова на другие.

Конечно же, создание именно таких судов возможно снизит уровень вылова, но обязательно приведет к его качественному росту. Скажем, все среднетоннажные и даже некоторые малотоннажные добывающие суда новых проектов оборудуются для возможной переработки улова в мороженую продукцию. Выпуск таковой вместо рыбы-сырца повышает экономическую эффективность судов. Механизированная переработка улова практически не требует увеличения численности экипажа. Размеры такого судна (длина) обычно достаточно малы (до 62 м.). Значит и постройка его обходится относительно дешевле крупного. Так достигается экономичность.

Что касается приёмо-транспортных судов, есть три группы их по грузовместимости: малые приёмо-транспортные рефрижераторы (вместимость до 1000 м³), средние (до 4000 м³) и большие (7000 м³), применяемые в различных районах промысла. Наиболее массовые – малые, рассчитанные на работу при относительно небольшом плече – до 2000 миль от порта до места добычи.

Число таких судов в тех или иных бассейнах страны регулируется самой ситуацией: число их исходит из “урожайности” района лова и расстояния до него. Вне всякого сомнения, в период 1990-2005 годов потребность в плавбазах и БМРТ была снижена, ибо наша страна временно лишилась традиционных районов лова у берегов Африки, а также в юго-восточной части Тихого океана. Но сейчас, когда наши позиции, особенно в африканской зоне, восстановились, несомненно повысятся роль и значение таких судов.

В расчете на более эффективные вложения рыбопромышленников и определенную роль государства при этом, можно надеяться на прогресс в судостроении для нужд рыбной отрасли. И вместе с тем сохраняется надежда на скорейшее применение на судах флота современных высокопроизводительных рыбоперерабатывающих комплексов, прежде всего – крупнотоннажных и средних промысловых судов, что обеспечит их наибольшую эффективность. Для этого предстоит серьезно заняться качественной стороной рыботорговочных машин, морозильной и холодильной техники, рыбомучных установок, имеющихся на наших судах.

Всё это, как и многие другие вопросы, относящиеся к рыбопромышленной отрасли, требует и повседневного внимания, и эффективного финансирования при разумной системе ценообразования.

Но общие правила и требования по этому важному вопросу представлены в Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года, подписанной Президентом РФ 27 июля 2001 года, а также разработанной на ее основе и принятой “Концепции рыбного хозяйства Российской Федерации на период до 2020 г.”

Определяя политический курс развития морской деятельности в России, эти документы поставили такие основные цели рыбохозяйственного комплекса:

- устойчивое функционирование;
- обеспечение продовольственной независимости страны;
- социальное и экономическое развитие территорий, источники существования которых зависят от прибрежного рыбного промысла.

Для достижения этих целей следует решить целый ряд задач, связанных со структурой и количественным составом промыслового флота, с методами наделения хозяйственных субъектов правами для эксплуатации водных биологических ресурсов. А это значит, прежде всего, обосновать пропорции развития океанического и прибрежного рыболовства; разработать рекомендации по инновационному обновлению соответствующего флота; обосновать схемы работы промыслового флота; наконец, обосновать методы эксплуатации биоресурсов, стимулирующие выгрузки продукции в российских портах.

Решив эти задачи, мы получим гарантию решения главной проблемы – разумной, целесообразной и эффективной рыбопромысловой деятельности нашего флота.

3. Речной транспорт

Речной транспорт – это вид транспорта, осуществляющий перевозки пассажиров и грузов в основном по внутренним водным путям – рекам, озерам, каналам, водохранилищам. При этом делятся они на магистральные речные пути – международные, обслуживающие внешнеторговые перевозки ряда государств. Таким у нас является, прежде всего, Амурское пароходство. Есть и межрайонные речные пути, обслуживающие перевозки между крупными районами внутри страны. Скажем – по Волге. Наконец, имеются и местные речные пути.

В России речное судоходство имеет многовековую историю. Как известно, древние славяне селились преимущественно по берегам рек и озер, которые и становились удобными естественными путями сообщения. Уже в IX веке славяне совершали плавания на речных судах по Дону, Волге и Каспийскому морю с торговыми целями. По Волжско-Днепровскому пути (“из варяг в греки”), связывавшему Балтийское море с Черным, шли караваны судов.

Размеры судов, плавающих по российским рекам, постепенно росли, грузоподъемность – тоже. На Волге, например, она достигала 250-300 тыс.т. При Петре I, поощрявшем развитие судостроения, речной флот был улучшен качественно: вместо судов, предназначенных для одного рейса, стали строить долговечные суда из пиленых досок, прочной конструкции, с хорошими ходовыми качествами.

В XVIII – начале XIX веков на месте прежних волоков были постро-

ены первые искусственные водные системы: в 1708 году - Вышневологодская, в 1810 году – Мариинская, в 1811 году – Тихвинская и другие.

В начале XIX века в русском речном судостроении стали применять металл. Это по времени совпало с началом использования на судах механических двигателей. На первом же этапе (1840-1880 гг.) перемещение судов по рекам, особенно по Волге, производилось конной или ручной тягой, с помощью бурлаков.

Пароходы начали строить с 1815 года в Петербурге, затем – в Пожве, что на реке Кама (с 1817 года). На их основе на Волге, например, были созданы пароходные общества “Общества на Волге” в 1843 году, “Кавказ” и “Меркурий” (1850-59 гг.), “Самолет” – в 1853 году, Камско-Волжское пароходное общество “Полезьа” (в 1854 году) и другие.

В 1913 году в России насчитывалось 5467 пароходов, а несамоходных речных судов – свыше 23000.

С начала XX века паровую машину на речных судах начинает вытеснять двигатель внутреннего сгорания. Впервые его применили сормовские судостроители, установившие дизель на самоходном наливном судне “Вандал” в 1903 году. А к 1913 году Россия уже удерживала мировое первенство по количеству и качеству речных судов. Кстати, для перевозки нефти стали строить большие металлические наливные баржи. Протяженность речных судоходных путей к этому времени достигала 64600 км., количество перевозимых грузов – 49,1 млн.т., а числе перевозимых пассажиров – более 11 млн. человек. Причем большинство перевозок падало на европейскую часть России. До Октябрьской революции по рекам Сибири и Дальнего Востока судоходства почти не было. Лишь по Оби, Иртышу, Енисею и Амуру плавали одиночные суда.

Декретом Совнаркома от 26 января (8 февраля) 1918 года речной флот был национализирован. Управление им возложили на Отдел водных сообщений ВСНХ (Высшего совета народного хозяйства), преобразованный в Главвод, управляющий и морским флотом.

После Гражданской войны началось совершенствование внутренних водных путей Европейской части РСФСР: транспортной сети, типов судов, организации движения, строительства речных портов. Резко улучшены условия плавания судов на реке Волхов после постройки Волховской ГЭС, на Днепре – после создания Днепрогэс; в 1933 году вступил в строй Беломорско-Балтийский канал, соединивший Белое море в Балтийским. Затем создана единая глубоководная сеть с помощью каскада гидроузлов и водохранилищами, а также канала имени Москвы.

За годы довоенных пятилеток (1929-1940 гг.) самоходный речной флот увеличен в 2,2 раза, а несамоходный – в 2,7 раза. В годы Великой Отечественной войны для фронта и тыла перевезено около 200 млн.т. грузов. Речники работали на боевых переправах Сталинграда, на “Дороге жизни” на Ладожском озере и др.

Война нанесла речному транспорту глубокую рану: потоплено и за-

хвачено оккупантами более 8300 речных судов, разрушены сотни речных портов, пристаней, плотин, дамб, шлюзов. За годы 4-й пятилетки (1946-50 гг.) речной транспорт был восстановлен.

В 1952 году завершено строительство Волго-Донского канала им. В.И.Ленина, таким образом, соединили экономические районы Урала, Поволжья, Центра с Донбассом и югом. А в 1964 году, с вводом в строй нового Волго-Балтийского водного пути, обеспечена уже транспортная связь Центра и Северо-Запада России. В 50-60 гг. XX века развернулись работы на восточных реках: Ангаре и Оби, Иртыше и Енисее. С учетом этого к 1973 году доля речного транспортного грузооборота в общем обороте грузов СССР достигла более 4 процентов. Росла техническая оснащенность речного флота: на реках страны кроме пароходов и теплоходов появились суда на подводных крыльях типа “Ракета” и “Метеор” – как основа скоростного пассажирского речного флота. Скорости хода таких судов достигали 60 км/час. Кроме них появились трехпалубные пассажирские теплоходы, дизель-электроходы, речные трамваи и пр. суда. Появились и суда смешанного плавания “река-море”. Кстати, 25 таких судов имело и Калининградское речное пароходство.

После развала СССР многое изменилось на речном флоте. Прежде всего, большинство судов устарело морально и физически, как устарели и инфраструктура, судостроительная и судоремонтная базы. Часть флота отошла к новообразованным самостоятельным государствам, бывшим советским республикам.

Самая главная составляющая потеря – устаревание и списание судов. Достаточно привести один пример: только на реке Волге от Твери до Астрахани дно усеяно остовами затонувших судов, барж, пароходов, дебаркадеров. Более 2500! Это только официально зарегистрированных Ассоциацией водолазных служб России. А на деле...

Современный речной флот, имея в своем составе суда различных типов и назначения, конечно же, очень сократился. Если в 1998 году в речном флоте было 8000 судов, принадлежавших 1120 частным компаниям, и перевозили они за год 112 млн. тонн грузов, то в 2006 году судов стало намного меньше. Правда, возросла интенсивность перевозок: перевезено 133,4 млн. тонн грузов и более 18 млн. пассажиров.

Ныне речной флот обслуживает 26 автономных республик, краев и национальных округов, а также 41 область России, которые в сумме имеют 101,6 тыс. километров внутренних водных путей для грузовых и пассажирских перевозок.

С 2004 года весь флот подчинен Федеральному агентству морского и речного транспорта, включающему 8 основных судоходных компаний – “Совторгфлот”, “Совкомфлот”, “PRISKO” (Приморское морпароходство), “FESCO” (Дальневосточная компания), Мурманское пароходство и др.

В Российском Морском регистре судоходства на 1.01.2003 года было зарегистрировано 7545 судов общим водоизмещением 15,2 млн. т., а в Рос-

сийском Речном регистре – 29800 судов.

Конечно, количество судов постоянно меняется: одни устаревают и списываются, другие приходят из новостроя. Но приблизительные цифры наличного состава привести можно (по данным журналов “Морской флот”, “Рыбное хозяйство”, “Российские порты” – за 2006-2007 годы).

“Совторгфлот”, акционерное общество, ведущее историю ещё с 1924 года, на 1.01.2003 года имел 841 судно: “Совкомфлот” – 45 судов - танкеров, сухогрузов, пассажирских судов (2005 г.); “PRISKO” – 44 траулера (2005 г.); “FESCO”- 81 судно на 2005 г. (контейнеровозы, рефрижераторы, балкеры, лесовозы, пассажирские суда, ледоколы); Дальморпароходство (ДМП) – 22 контейнеровоза на 11 международных и каботажных линиях; Мурманское пароходство – 48 судов (танкеры, сухогрузы, пассажирские суда, ледоколы).

Речной транспорт имеет ряд пароходств, в том числе – “Волготанкер”, владеющий 120 танкерами на 4800 т., 38 танкеров других типов, 57 нефтевозов, 108 нефтебарж (2005 г.); Волжское пароходство – с 50 судами “река-море”; 35 пассажирскими судами, более 100 сухогрузами.

Есть и небольшие компании, осуществляющие перевозки в отдаленных, но важных регионах страны. Например, “Ленатранс” (бывшее Ленское речное пароходство), имеющее всего 7 судов “река-море”, “Сибирский” с общим водоизмещением 30000 тонн.

Все вместе взятые, эти морские и речные пароходства осуществляют почти 20 процентов грузоперевозок в стране.

ГЛАВА XX

УЧЕБНЫЙ И НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ФЛОТ

1. Морские учебные заведения

Общеизвестно, что неременной основой достижения успеха в любой отрасли хозяйства страны, в том числе в торгово-транспортном, рыбопромысловом и военном флоте, является наличие хорошо подготовленных специалистов. С давних времен существует совершенно верная и всегда современная сентенция: “Техника без людей, овладевшей техникой, мертва”. Поэтому подготовка кадров – обучение, обретение ими практических навыков, постоянное повышение квалификации специалистов любых профилей – была и остается насущной заботой руководства всех уровней и рангов.

Мы уже упоминали, что именно такими правилами руководствовались (применительно к флоту) русские цари еще с времен Ивана IV Грозного, когда он делал попытки выписывать соответствующих специалистов из-за рубежа. Последующие цари, начиная с Михаила Федоровича, уже беспокоились не только о специалистах-иностранцах, но и занимались

подготовкой своих, отечественных специалистов. Пусть поначалу они обучались у иностранных учителей.

Истории памятно распоряжение царя Михаила Федоровича, отданное нижегородскому воеводе Шереметеву, у которого строились первые крупные морские суда для голштинских купцов: "... а плотников к тому корабельному делу, к их (голштинцев.- В.Г.) корабельным мастерам в прибавку наимовать наших подданных охочих людей..., а от тех плотников корабельного мастерства не скрывать!"

Когда же царь Петр I задался целью создать российский регулярный флот, и возникла задача освоения мастерством крупного судостроения, а кроме того – подготовки корабельных специалистов, начиная с шкиперов и штурманов, кончая боцманами, канонирами и юнгами, Петр Великий не только направлял своих подданных для обучения за границу, но и отдавал отдельные русские суда иностранным шкиперам для обучения русской команды, а также направлял своих людей на суда иностранные для перенятия ими практических навыков, знакомства с корабельной оснасткой и командными словами.

В частности, идея создания навигационной школы ("Школы навигацких и прочих мореходных хитростных наук") возникла у Петра I еще в 1697 году, после знаменитого решения Боярской думы "Морским судам быть!" Он и сам ревностно перенимал знания у заморских учителей - голландцев, англичан, немцев – в кораблестроении, навигации, "огненном бое"... Однако, думая не только о флоте, он поначалу, 10 января 1701 года, подписал указ о создании Московской артиллерийской школы, ибо Нарвская "конфузия" – поражение при осаде Нарвы осенью 1700 года, когда все офицеры-иностранцы во главе с герцогом де-Крюи перебежали к врагу, - требовала немедленных выводов. Нельзя было более полагаться на иноземцев, надо учить своих специалистов! А самая тяжелая потеря была именно в артиллерии. Надо было пополнить число пушек и овладевших мастерством канониров. Так и появилась Артиллерийская школа, рассчитанная на подготовку 300 специалистов.

Только потом, опираясь на опыт учрежденных морской школы в Азове и Пушкинской школы мастера Ивана Зерцалова в Москве, Петр I создал новую морскую школу. Царь 14 января 1701 года подписал указ об открытии Навигацкой школы на 500 обучающихся. Организационно и административно школа подчинялась Оружейной палате, которой руководил боярин Федор Алексеевич Головин.

Разместили школу в Сухаревской (Сретенской) башне московского Кремля. Ее ученики осваивали азы математики и мореходства, делали наблюдения, наблюдали за небесной сферой с башни. Для облегчения освоения наук помещения школы по устройству их максимально приблизили не только к учебным, но и к корабельным условиям: высокие потолки и светлые комнаты позволяли работать с картами и чертежами; галереи второго яруса опоясывая здание, напоминали шканцы – самое почетное место па-

русника; восточная оконечность здания походила на нос корабля, а западная напоминала его корму.

В обучение были определены не только родовитые недоросли, но и все, проявлявшие тягу к знаниям и любовь к Отчизне. Как было особо отмечено в указе об учреждении школы: “Избрать добровольно хотящих, иных же паче и со принуждением!” Словом, школа комплектовалась за счет “детей дворянских, дьячих, подьячих, из домов боярских и других чинов” в возрасте от 12 до 17 лет. Однако из-за сопротивления многих бояр набрать нужных 500 учеников не удалось, и тогда возрастной ценз повысили до 20 лет. Потом стали принимать “все сословия”, кроме крепостных крестьян.

При обучении “школяры” проходили три ступени: “русскую школу”, “специальные классы”. В первую шли новобранцы, не ведающие грамоты, - для освоения чтения, письма и основ грамматики. Во второй изучали арифметику, геометрию и тригонометрию. Причем для людей из низших сословий обучение на этом завершалось, и выпускники направлялись на разные должности в Адмиралтейство, писарями в приказы, аптекари и т.д. Дети же “шляхетские”, успешно выдержавшие промежуточный экзамен, продолжали изучение географии, астрономии, геодезии и навигации.

В Навигацкой школе тех времен работали выдающийся российский педагог Леонтий Магницкий, окончивший Славяно-Греко-Римскую академию в Москве. Он написал первый в России учебник по математике “Арифметика, сиречь наука числительная...”, с 1703 года ставшая основным учебником русских военных школ. Специальные предметы преподавали иностранцы: профессор Генри Фарварсон, навигаторы Стивен Гвинн и Ричард Грейс.

Предметы осваивались последовательно. Только изучив один, приступали к другому. Конечно, было много зубрежки определений и бездоказательных правил, а не рассуждений. Ответ должен был быть, “как писано в книге”. За неуспехи и прогулы учеников штрафовали и довольно серьезно.

Конечно, далеко не все преподаватели (а большинство их были иностранцы) давали хорошие знания, да и не всегда они добросовестно относились к своей работе.

Принимал экзамены сам Петр I. Он мог при этом пожаловать выпускника званием лейтенанта, мичмана или констапеля (младшего офицера) от артиллерии. Но большинство начинали службу штурманскими учениками, боцманами, канонирами, иными чинами на галерах, и лишь несколько лет спустя становились офицерами.

И все-таки Навигацкая школа (не умаляя роли первой в России Славяно-Греко-Римской академии) давала государству собственных инженеров, строителей, архитекторов, артиллеристов, геодезистов, государственных деятелей, флотских офицеров. Эта школа просуществовала до 1715

года, а затем была переведена в Санкт-Петербург, тогда как в Сухаревской башне Москвы остались “русская” и “цифирная” школы под руководством Л.Ф.Магницкого.

Перенесенная в Санкт-Петербург школа стала Морской академией (академией морской гвардии), разместившись в палатах А.В.Кикина, отличного знатока парусно-мачтового дела. Правда, через восемь лет ее перевели на Васильевской остров. Теперь выпускники сразу получали офицерский чин.

Стоит подчеркнуть, что в числе первых выпускников академии были такие известные люди, как К.Н.Зотов – автор многих сочинений по морскому делу; Н.Ф.Головин – адмирал и президент Адмиралтейств-коллегии; М.М.Голицын – генерал-адмирал и тоже президент Адмиралтейств-коллегии; Ф.И.Соймонов – гидрограф и писатель; известные адмиралы М.Белисельский, С.Лопухин, Н.А.Сенявин, А.И.Нагаев – гидрограф, создатель первых точных карт Ладожского озера, Каспийского и Балтийского морей.

Выпускниками академии являются также капитан-командор А.И.Чириков, исследователь, участник обеих Камчатских экспедиций.

В Морской академии набор предметов был уже несколько иной: здесь преподавали арифметику, геометрию, навигацию, артиллерию, фортификацию, географию, черчение, геодезию, рисование, а также обучали стрельбе, фехтованию и даже танцам.

Конечно, многое в сфере образования, обучения будущих моряков, флотских офицеров, приходилось брать под особый контроль: сказывалась безалаберность, безответственность, да и рядовое явление – стремление нажиться на всем, что касается казенных денег.

Так, в июле 1724 года Петр I, посетив Морскую академию, изумился малочисленностью занимающихся и скудостью их одежды. Оказалось, что 85 воспитанников “За босотою и неимением дневного пропитания” не ходили на занятия по три-пять месяцев (!), ибо “кормились вольной работою”. После жестокого разбора с виновниками нашлись деньги и для учеников, и для учителей...

Опекал Петр I академию и в вопросах обеспечения ее учебниками. Например, при его участии решена была проблема издания “Введения во всякую историю”, “Краткого введения в арифметику”, “Книги, учащей морскому плаванию” и других.

Немудрено, что вскоре (к 40-м годам XVIII в) сформировался отряд талантливых русских педагогов – Кривов, Четвериков, Костюрин, А. и В. Красильниковы, Шишков, Бильцов, Бухарин, Аничков, Сатаров, Н.Курганов...

Интересны факты отношения ряда иностранных начальствующих лиц к творениям российских ученых. Так С.Г.Малыгин в 1831 году написал “Сокращенную навигацию на карте...”, одобренное как первое на русском языке “обстоятельное руководство” по штурманскому делу. Однако,

издав тираж, типография выдала автору 10 экземпляров, а остальные книги были отправлены в кладовую... Только в 1743 году (спустя 12 лет!) эти книги были переданы в Навигацкую школу, несмотря на прекрасный отзыв о ней знаменитого ученого Л.Эйлера: “В сей книге Малыгина все проблемы чисто и правильно решены, и полезна есть она книжица, чтоб по ее предводительству обучение производить!”

В 1736 году, тогда еще лейтенант, С.П.Мордвинов написал “Книгу полного собрания об эволюции или об экзерциции флота на море”, а в 1744-м – “Каталог, содержащий о Солнце, Луне, звездах, а также о полном и знатных местах, заливах и реках, наводнений и прочая, к мореплаванию принадлежащая”. Рукописи эти, одобренные Адмиралтейств-коллегией, напечатанные еще в 1744 году, будучи изъяты со склада, увидели свет лишь в 1762 году, после смерти Петра III.

Возвращаясь к системе преподавания, отметим, что прежний английский метод поочередного изучения предметов, введенный профессором-англичанином Генри Фарварсоном, был отменен распоряжением Петра I. “Для каждой дисциплины назначить особенный день” – указал император. Однако после его смерти прежний метод был возвращен, хотя он вызывал отвращение как у кадетов, так и у преподавателей.

В общем, иностранцы на русской службе, а особенно в подготовке кадров специалистов оказались “не на высоте”, если не сказать более резко. По крайней мере, русским царям, начиная с Петра I, приходилось гнать “в шею” этих “ловцов счастья и чинов”. Именно так было с французским бароном Сент-Илером, с шведско-датским адмиралом Петерсом Сиверсом, с шведским адмиралом Д.Вильстером...

И все-таки, несмотря на многочисленные ошибки и злоупотребления в организации учебы военных моряков, как и иных специалистов для России, было достигнуто многое, чтобы обеспечить свою страну остро необходимыми для дальнейшего развития флота кадрами образованных людей.

Интересно подчеркнуть высокую организованность и напряженность обучения будущих специалистов флота во время практик на кораблях. Вот как это положение было определено в программе практики:

“В то время, как они будут на море, тогда для содержания и приращения знаний... комендант их, с согласия капитана корабля, да назначит четыре часа, определенных для разных экзерциций... Первый час – на пилотаж и гидрографию, чем да учит их пилот, суший на корабле. Офицер, радеющий о кадетах, да присутствует тем показаниям и смотрит, дабы пилот... исправлял свою должность и тщился научить их всему, что он сам знает в деле своем. Второй – да будет определен на мушкетную науку и на воинские учения... Третий да будет употреблен на пушечную экзерцицию, только в теории... Четвертый да употребится на корабельные морские дела...”

Среди тех, кто передавал кадетам прекрасные знания и навыки – А.И.Чириков с помощником моряком и исследователем Д.Я.Лаптевым;

С.Г.Малыгин – полярный исследователь, педагог и автор первого руководства по навигации на русском языке.

Однако создавались в стране и учебные заведения, готовившие кадры и для гражданского – торгового и рыбопромыслового – флота. Уже в середине XVIII в. появились первые морские школы по подготовке отечественных специалистов коммерческого мореплавания.

Острая необходимость в собственных кадрах торговых моряков привела к открытию в 1753 году первой и единственной тогда штурманской школы торгфлота в Иркутске. Ее выпускники назначались штурманами на морские суда Охотского моря и озера Байкал. Однако таких специалистов явно не хватало. Поэтому, например, магистрат города Рига вступил в ходатайство перед правительством о создании определенных льгот для иностранных шкиперов, чтобы привлечь их в русское подданство. Комиссия по коммерции для торгового флота при департаменте торговли и мануфактуры в 1768 году поставила вопрос о создании в России специальных учебных заведений для торгового флота, причем содержать их за счет купечества в Архангельске, Петербурге и других городах.

Правда, сенат посчитал это обременительным для купцов. Поэтому открыли единственную школу подготовки матросов торгового флота в Холмогорах – в 1781 году. А до этого, в 1768 году, в Петербурге открыли водоплавательную школу, где изучали математику, географию, навигацию, астрономию, морское право, иностранные языки. За нею появились и другие. Но из-за отсутствия преподавателей в 1797 году закрыли Петербургскую, в 1799-м – Иркутскую, а в 1803 году – Архангельскую штурманские школы.

Словом, к началу XIX века, несмотря на развитие каботажного плавания и немалое участие российских судов в дальних заграничных плаваниях, Россия не имела ни одного торгово-мореходного училища. Поэтому российские судовладельцы и купцы продолжали настойчиво требовать от министерства финансов изыскать средства для открытия подобных учебных заведений. Исходя из того, что в каботаже большинство судоводителей – малограмотные практики, а в заграничном плавании полное засилье иностранных шкиперов и штурманов, правительство в 1802 году разрешило принимать на торговые суда судоводителей-офицеров с боевых кораблей. Позднее, в 1828 году, все-таки утвердили положение о Петербургском училище торгового мореплавания, продолжили курсовую форму обучения. Кроме того, разрешено было штурманским училищам Морского министерства содержать по шесть выпускников в Николаеве и Севастополе за счет доходов Таганрога.

Петербургское училище торгового мореплавания стало основным центром морского образования для торгфлота, где изучали математику, навигацию, лоцию, корабельную архитектуру, английский, немецкий и французский языки.

Директором училища назначили опытного мореплавателя капи-

тана 1 ранга Л.Гагемейстера, совершившего три кругосветные плавания на кораблях “Нева” (1803-1806 г.г.), “Кутузов” (1816-1819 г.г.) и “Кроткий” (1828-1829 г.г.).

В 1834 году в Херсоне открыли училище по подготовке шкиперов дальнего плавания и штурманов. В 1839 году такое же училище открыли в Риге.

В 1836 году при Санкт-Петербургском училище началась ускоренная подготовка в специальных классах для моряков-практиков. В 1841 году созданы шкиперские учебные курсы в Архангельске и Кемии. В 1859 году открыто приходское училище “для обучения детей нижних чинов в Соломбале, с целью образования из них со временем полезных для адмиралтейства мастеровых”.

Наконец, Александр II в 1867 году утвердил “Положение о Морских классах” и “Правила для испытания на звание шхипера и штурмана”. Так система морского образования приобретала стройность и завершенность. Можно считать, что завершающим штрихом в общей картине торгово-мореходного образования стало открытие в 1899 году в Архангельском торгово-мореходном училище специализированных отделений – торгового и мореходного.

Конечно, период времени с 1900 по 1923-й, был чрезвычайно насыщен событиями, в числе которых – Февральская и Октябрьская революции, Гражданская война – этапы серьезнейшей перестройки всего государственного уклада, кардинальной смены власти, а вместе с тем – небывалой разрухи, в том числе и в системе военного флота и торгового мореплавания, что вызвало естественные изменения в системе морского образования. По крайней мере после свержения царизма произошла постепенная смена в системе подготовки кадров – из рабочих и крестьян с созданием подготовительных курсов для поступления в Военно-морское училище им М.В.Фрунзе (тогда единственное в ВМФ), а также в мореходные училища торгового флота.

Разумеется, при этом в учебно-методическом отношении были использованы все положительные, прогрессивные наработки, помогавшие успешно овладеть теорией и практикой сложной морской науки.

Нынешнее состояние морского образования можно показать достаточно полно, назвав работающие высшие и средние учебные заведения. В Военно-Морском флоте действуют Военно-морская академия им. Н.Кузнецова, Высшие офицерские специальные классы, а также Морской корпус – Военно-морской институт и Военно-морской инженерный институт в Санкт-Петербурге; Военно-морской институт радиозлектроники (г.Петродворец); Калининградский военно-морской институт им. адм. Ф.Ушакова и Тихоокеанский военно-морской институт им. С.О.Макарова во Владивостоке. Кроме того, есть Морской кадетский корпус в Кронштадте, Морской технический колледж в Ломоносове, ряд других средних специальных учебных заведений.

В торгово-транспортном и рыбопромысловом флотах есть Государственная морская академия им. адм. С.О.Макарова в Санкт-Петербурге, Балтийская государственная академия рыбопромыслового флота в Калининграде, Астраханский государственный технический университет, Мурманский технический университет, Петропавловско-Камчатский технический университет, Владивостокский государственный технический университет, Калининградский государственный технический университет, поставляющие руководящий и инженерный состав самых разных профессий для флота.

Среди средних учебных заведений – Владивостокский, Калининградский, Сахалинский и Мурманский им. Н.И.Месяцева морские колледжи, а также Дальневосточное (в Находке), Архангельское, Ленинградское и Каспийское (в Астрахани) мореходные училища, готовящие средний командный состав и техников по различным морским специальностям.

Все они имеют хорошо оборудованные учебные помещения, лаборатории, библиотеки, снабжены современной техникой и аппаратурой, в том числе выходом в Интернет, имеют морские суда для практических занятий и плавательных практик.

2. Учебные суда флота

До 40-х годов XVIII столетия гардемарины и кадеты военно-морских учебных заведений проходили плавательную практику на назначенных для того кораблях и судах. Довольно часто в числе таковых оказывался линейный корабль “Шлиссельбург”, фрегаты “Кронделивде”, “Азов” и “Астрахань”, пакетбот “Новый почтальон”, небольшое вспомогательное судно-гукор “Кронштадт” и другие. Но такая организация практик не всегда была достаточно эффективной по разным причинам – то ли из-за отсутствия специальных устройств, помогающих учебному процессу, то ли из-за недостаточной подготовленности постоянного состава экипажей.

В 1738 году мореплаватель-исследователь С.Г.Малыгин обратился в Адмиралтейств-коллегию с предложением с целью повышения качества плавательных практик кадетов создать группу определенных привлекаемых к обеспечению практик судов – постоянных, специально оборудованных. Именно с этого момента в Российском флоте появились специализированные учебные суда. Это были боевые корабли и гражданские суда – как паровые, так и парусные, имеющие необходимый набор оружия, приспособлений и механизмов, важнейших приборов, обеспечивающих полноценное освоение каждой флотской специальности. Обязательным правилом для таких судов было формирование на них постоянного, отлично обученного экипажа, возглавляемого лучшими офицерами-специалистами, командирами, капитанами.

Положениями о плавательных практиках оговорено, что ими руководят офицеры и преподаватели, назначаемые руководством учебного за-

ведения, а организация прохождения практики возлагается на соответствующего командира учебного корабля (судна).

Несколько позднее стали практиковать прикрепление к учебным заведениям своего рода или нескольких постоянных, собственных, учебных судов или кораблей. Скажем на ранней стадии развития военного флота России самым первым, общим для всего кадетского и гардемаринского состава Морского корпуса был 12-пушечный гукор “Кроншлот” – небольшое двухмачтовое парусное судно вспомогательного характера (обычно для прибрежной дозорной или посыльной службы), построенное в Архангельске в 1736 году. Вторым судном такого назначения стал парусный 10-пушечный фрегат “Надежда”, построенный в 1766 году в Санкт-Петербургском адмиралтействе. На нем ежегодно с 1766 по 1774 год проходили плавательную и артиллерийскую практику по 25 кадетов.

Можно отметить еще один учебный фрегат того же имени. 24-пушечная “Надежда” была построена на Охтинской верфи Санкт-Петербурга в 1845 году. Кстати, судьба его весьма своеобразна тем, что на торжественной церемонии спуска фрегата на воду присутствовали император Николай I и Великий князь Константин с супругой.

Однако не все учебные суда были специальной постройки. Иные были приспособленными. Например, баркентина “Ипполит”, построенная в Таганроге в 1892 году, некоторое время возила сельскохозяйственную продукцию на юге России. Только потом она превратилась в учебное судно.

Как уже сказано выше, в создании своих собственных учебных судов от военных моряков не отставали и моряки торговые. Так в 1832 году Санкт-Петербургское училище торгового мореплавания получило собственное учебное судно “Граф Канкрин”, названное в честь министра финансов России, внесшего предложение об открытии этого училища.

Для Архангельских шкиперских курсов в 1842 году было приобретено учебное судно “Ломоносов”. И это стало, в общем-то, правилом.

Во многом справедливо выражение прославленного адмирала и учебного С.О.Макарова: “Кто не плавал под парусами, тот не моряк”. Вот почему и в современном флоте продолжают свою вахту парусные учебные суда. Десятки их – от больших крейсерских яхт до гигантских барков бороздят моря. Так, с пятидесятых годов XX века стал широко известен советский учебный барк “Седов”, не только обеспечивающий практику курсантов, но и производящий большие исследовательские океанографические работы в Атлантике, руководимые такими известными учеными, как академик В.В. Шулейкин, кандидат наук М.М.Казанский и другие. После капитального ремонта и модернизации он с 1981 года снова - в морях с курсантами на борту.

С середины 50-х годов XX века несет свою вахту на морях и океанах второй крупный учебный барк – “Крузенштерн”, принадлежащий ныне Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота. Он стал

учебным судном с 1972 года и совершил уже несколько кругосветных плаваний с курсантами военных и гражданских учебных заведений.

Но это – не единственные крупные парусные учебные суда. История знает два парусника с одинаковым именем “Товарищ”. Первый стал учебным судном молодой Советской республики. Это судно “Лауристон”, построенное в Ирландии, - четырехмачтовый барк, было куплено царским правительством, использовалось для перевозки военных грузов из Англии в Архангельск. А в 1924 году, после переоборудования и ремонта переименованное в “Товарищ”, судно стало учебным. Во время Великой Отечественной войны оно было взорвано фашистами в Мариуполе.

В 1950 году это имя было передано новому паруснику, трехмачтовому барку, поднятому со дна Балтики и восстановленному. Он был передан Херсонскому мореходному училищу Минморфлота СССР.

Вторым после “Товарища” учебным судном торгового флота стала баркентина “Вега”, построенная в Латвии еще в 1927 году для Управления морских учебных заведений. Баркентина погибла в 1941 году в Геленджике.

После Великой Отечественной войны Советский Союз заказал в Финляндии постройку 12 баркентин, часть из которых стали учебными судами Минморфлота. В частности, баркентина “Вега” (новая) была передана Таллиннскому мореходному училищу, “Сириус” и “Кропоткин” – Ленинградскому, “Меридианос” – Клайпедскому, “Менделеев”, “Тропик” и “Капелла” – Рижскому училищам. “Месяцев” и “Ратманов” стали обеспечивать Мурманское, “Горизонт” – Владивостокское, а “Альфа” - Ростовское на Дону училища.

Помимо этих судов были построены учебные шхуны, поступившие в распоряжение училища Минморфлота в Одессе, Архангельске и Ленинграде – соответственно “Восток”, “Запад” и “Кодор”...

Ныне кроме “Седова” и “Крузенштерна” продолжает учебные плавания “Паллада” (Владивосток).

В военном флоте в качестве учебных были корвет “Моряк”, вступивший в строй в 1892 году – для кадетов Морского корпуса (до 1907 года); пароход “Березань” (1893-1909 гг.), “Днестр” (1894-1909 гг.), “Прут” (1895-1909 гг.); “Великий”, переименованный в “Ленинградсовет” (1924-1948 гг.), “Петр Великий”, бывший эскадренный броненосец с 1906 года по 1921 год...

Начиная с предвоенных лет, первыми учебными судами Советской республики стали с 1921 года крейсер “Коминтерн” на Черноморском флоте, на Балтике с 1922 года таковыми стали крейсер “Аврора” и учебное судно “Океан”, впоследствии переименованное в “Комсомолец”, выполнявшего свои функции с 1919 года.

“Коминтерн” погиб в годы Великой Отечественной войны, “Аврора” оставалась учебным кораблем до начала войны, затем с нее сняли орудия и часть экипажа для боев на суше, а после войны крейсер, после ремонта и

модернизации до 1957 года оставался учебным кораблем Нахимовского военно-морского училища, сейчас же – в качестве корабля-музея.

Учебное судно “Комсомолец” списано из состава флота в 1956 году.

На смену им, морально и физически устаревшим, пришли в послевоенное время переоборудованные из боевых катеров и малых кораблей (тральщики, катерные тральщики). В связи с бурным ростом обновленного флота, его модернизацией созданы были целые подразделения – отряды и бригады – учебных катеров, прежде всего для ВМУЗов. Были и более крупные соединения такого рода. Например, учебная бригада эскадренных миноносцев проекта 7-У во Владивостоке, бригада учебных кораблей в Ленинграде и Кронштадте. Ныне именно в Ленинградской военно-морской базе находятся самые современные учебные корабли ВМУЗ – “Смольный”, “Перекоп”, совершающие регулярные дальние походы с курсантами на борту.

Учебные корабли и суда, выполняя свои функции, обеспечивают не только “оморячивание” будущих судовых (корабельных) специалистов, но и дают им хорошие навыки овладения техникой и оружием. Вместе с тем как постоянные, так и переменные составы их экипажей в дальних и длительных походах выполняют немало научных и научно-исследовательских работ.

3. Научно-исследовательский флот

В предыдущих главах мы уже упоминали имена знаменитых исследователей Мирового океана – Беринга и Чирикова, Шпанберга и Головина, Крузенштерна и Лисянского, Беллинсгаузена и Лазарева, Литке и Макарова, Седова и Брусилова, многих других. Мы называли корабли и суда, на которых выполняли эти люди свою историческую миссию. Среди них боты и кочи, пакетботы и корветы, фрегаты и бриги, шхуны и ледокольные пароходы. Зачастую это были суденышки и суда, только приспособленные для выполнения многообразных и специфических работ - океанографических, метеорологических, астрономических, картографических.

Однако время требовало свое, и постепенно “лицо” судов, привлекаемых к научно-исследовательской работе, стало меняться, меняться кардинально: начали строить специальные суда с лабораториями, оснащенными соответствующей аппаратурой и приборами, со специальными палубами и устройствами – так называемые научно-исследовательские или экспедиционные суда. Они строились для работы на океанах и морях, на озерах и реках – приспособленными для работы именно в таких конкретных условиях.

Как известно, самое первое экспедиционное судно Советского Союза – “Персей” – было построено в 1922 году для изучения северных морей. А самое первое научно-исследовательское судно для нужд рыбопромысловой отрасли – пароход “Андрей Первозванный” – еще раньше, в 1899

году. Но с течением времени, тем более – исходя из требований и потребностей реальной жизни, возникала потребность в более глубоком изучении Мирового океана. Наука же тем временем давала в руки исследователей новейшие достижения человеческой мысли, давала новейшие приборы и аппаратуру. Так появлялась возможность изучить не только глубины морей и океанов, но и структуру дна, и состав донных конкреций. В силу этого научно-исследовательские суда становились и более многофункциональными, но в то же время и более специфическими.

Словом, научно-исследовательский флот страны подразделяется на суда комплексного назначения и специализированные: “служба погоды” (НИСП), занимающиеся исследованием процессов в океане и атмосфере над ним; НИС географические, ведущие исследования геофизических процессов в океане; НИС космической службы, исследующие космос и обеспечивающие полеты космических аппаратов.

При этом нельзя забывать, что сбором информации в океанах и морях для производственных целей занимаются научно-исследовательские суда рыбопромысловой, геологической и других отраслей.

Наблюдения и исследования ведут научные и инженерно-технические работники при помощи членов экипажей.

В силу специфики задач и районов действий научно-исследовательские суда могут иметь водоизмещение от нескольких десятков до десятков тысяч тонн и соответствующие габариты. При этом, естественно, довольно резко отличаются их насыщенность лабораториями с аппаратурой. Например, НИС типа “Академик Вавилов” имел только две лаборатории, а вот НИС типа “Космонавт Юрий Гагарин” имел таковых более 100!

История исследования морей и океанов нашей страной насчитывает много лет и огромное количество соответствующих экспедиций. Скажем, только в период проведения 2-го Международного полярного года (1932 год) нашими НИС осуществлено 27 морских экспедиций. Наиболее заслуженным НИС в последнее время был “Витязь”, восемнадцать лет являвшийся флагманом советского экспедиционного флота.

В 1925 году был организован институт по изучению Севера. В 1929 году в Крыму под руководством академика В.Шулейкина создана первая морская гидрофизическая станция. Если хронологически проследить путь нашей океанографической науки, то заметим, что даже в суровые годы Великой Отечественной войны, в 1943 году, наше государство учредило Океанографический институт. Сразу после войны, в 1946 году, академик П.Ширшов основал институт океанологии Академии наук СССР.

Все эти учреждения с помощью судов флота проводили океанографические экспедиции, занимались описанием конкретных океанических и морских бассейнов, определением в них физических и химических характеристик вод, течений, приливов, волнений, ледовитости, проводили картирование. В таких работах заметен вклад ученых Ю.Шокальского, Н.Книповича, К.Дерюгина, В.С.Берёзкина, В.Визе и других.

Со второй половины 40-х гг. XX века начался буквальный всплеск интереса к жизни морей и океанов. К 70-м годам мировой экспедиционный флот уже имел более 120 судов водоизмещением свыше 500 т с соответствующей аппаратурой.

50-60 гг. XX века ознаменованы появлением нового типа НИС, специально спроектированных и построенных, - типа “Академик Курчатов”, который стал родоначальником серии подобных – “Дмитрий Менделеев”, “Академик Вернадский”, “Профессор Визе”, “Профессор Зубов” и других, относившихся к Академии наук СССР и Главному управлению Гидрометеослужбы. Затем, в середине 60-х годов, появились уже упомянутые НИС типа “Космонавт Юрий Гагарин” – “Академик Сергей Королев”, “Космонавт Владимир Комаров”, “Космонавт Виктор Пацаев”, “Космонавт Добровольский” и другие, самые крупные НИС: если “Академик Сергей Королев”, например, имел водоизмещение 22000 тонн, то главное судно “Космонавт Юрий Гагарин” – все 45 тысяч тонн!

Главное управление Гидрометеослужбы получило в 60-80 гг. такие НИС, как “Ю.Шокальский”, “А.Воейков”, “Меркурий”, серийные суда типа “Пассат” (“Муссон”, “Виктор Бугаев”, “Георгий Ушаков”, “Эрнест Кренкель” и др., водоизмещением более 4000 т.), а также типа “Валерьян Урываев” – меньшего размера и тоннажа.

Министерство морского флота тех лет приобрело НИС “Обь” (водоизмещение св. 12000 т), которое успешно осваивало Арктику. Рыбопромысловая отрасль обзавелась сериями НИС типа “Академик Книпович” (“Академик Берг”, “Профессор Дерюгин”, “Персей III” и другие), НИС типа “Эврика”, типа “Одиссей”.

Конечно, определенное место в науке занимают гидрографические суда на реках и озерах страны, выполняющие, прежде всего, промерные и лоцмейстерские работы, т.е. исследование рельефа дна, течений, ориентиров для плавания, картографические и радиолокационные съемки берегов для составления навигационных карт и пособий, а также установку и обслуживание береговых и плавучих средств навигационного оборудования – маяков, радиомаяков, светящихся знаков, радиолокационных отражений, буйев и пр.

Наиболее совершенными речными НИС являлись те, что находятся в бассейне реки Волги (“Академик Топчиев”, “Борок”, “Наука”), на озере Байкал (“Г.Верещагин”), в Гидрометеослужбе (“Меркурий”). Неправоммерно не отметить, что, наряду с надводными исследованиями, велись исследования морских глубин и с помощью подводных НИС, какими являлись “Северянка” и “Север-Г”.

К сожалению, большинство из перечисленных судов уже устарели, часть их списана, некоторые же, в связи с развалом Советского Союза и временной потерей позиций наших флотов в Мировом океане, проданы или переквалифицированы в туристические, например, суда. И только относительно малая часть более новых судов НИС продолжают свою служ-

бу.

Например, НИС “Академик Мстислав Келдыш” приписанное к Атлантическому отделению института океанологии имени П.П.Ширшова Российской академии наук, что в Калининграде. Это судно отличается тем, что на его борту находятся глубоководные обитаемые аппараты “Мир-1” и “Мир-2”, с помощью которых проводятся сложнейшие глубоководные исследования.

А в августе 2007 года эти аппараты (“Мир-1” и “Мир-2”), помещенные на НИС ледокольного типа “Академик Федоров” участвовали в установке российского флага из титановых сплавов – на дне Северного Ледовитого океана в точке географического Северного полюса. Эта акция призвана была по изучению характера дна океана доказать, что арктический шельф является продолжением Сибирской континентальной платформы. А это автоматически, согласно Международной конвенции по морскому праву, дает нашей стране право на 1,2 млн. квадратных километров площади шельфа, богатого нефтью, газом, металлами, алмазами.

Кстати, в 2008 году тот же флагманский НИС “Академик Федоров” участвовал в очередной, уже 53-й Международной Арктической экспедиции.

Словом, вклад моряков-исследователей в арсенал богатств своей Родины велик и многообразен, его порой трудно оценить по достоинству, ибо смысл их и глубинное содержание может проявиться не только немедленно, но и постепенно – в дальней перспективе.

2. Вклад российских моряков в изучение океанов

Сведения об океанах накапливались у человечества параллельно с расширением географических познаний о Земле. Еще в глубокой древности финикияне, египтяне, греки, китайцы и другие народы, населявшие берега морей и океанов, замечали определенные особенности их, приглядывались к ним, изучали, находили возможности использовать полученные познания на практике.

После Аристотеля, впервые высказавшего мысль о единстве Мирового океана и при этом указавшего на свидетельствующие об этом течения в Керченском проливе, в Босфоре и Дарданеллах, на такие явления стали обращать внимание другие ученые и моряки.

Настоящее изучение морей и океанов для российских моряков началось с первой российской кругосветки 1803-1806 г.г. Во время движения шлюпов “Нева” и “Надежда” шедшие на них ученые Санкт-Петербургской академии наук и ученые-иностранцы вели многочисленные наблюдения за температурами, цветом и соленостью воды на различных глубинах, за направлением и скоростью течения; они учитывали направления и силу господствующих ветров; наносили на карту как новооткрытые острова, мысы, приметные высоты, мели, так и уточняли данные открытых ранее.

Ученые вели биологические исследования.

Немалый вклад внес русский ученый Э.Ленц, в 1823-26 г.г. совершивший на корвете “Открытие” плавание, в котором он, отрабатывая изобретенные вместе с русским ученым Е.Парротом приборы – барометр и глубометр, доказывал влияние давления на температуру воды.

Особое место занимают в этих вопросах исследования, проведенные в 1819-21г.г. русскими мореплавателями Ф.Беллинсгаузеном и М.Лазаревым во время их плавания на “Востоке” и “Мирном” в Антарктике. Они хорошо изучили антарктические льды, их физико-химические свойства, а не только характеристики вод.

В 1839 году русский мореплаватель Ф.Литке изобрел приливомер для измерения уровня моря, причем установил их на берегах Северного Ледовитого и Тихого океанов.

Неоценим вклад выдающегося ученого, изобретателя, мореплавателя адмирала С.О.Макаров. Его более чем трехлетнее плавание на корвете “Витязь” в 1886-89 г.г. в Тихом океане, установление факта противоречий в проливе Босфор и т.д. – плоды его напряженного труда.

Огромен объем соответствующих исследовательских работ в советское время.

Океанографические исследования в СССР начались, как известно, после создания в 1921 году Плавучего морского института и введения в строй научно-исследовательского судна “Персей”.

В 1925 году был организован институт по изучению Севера. В 1929 году в Крыму под руководством академика В.Шулейкина создана первая морская гидрофизическая станция. Если хронологически проследить путь океанографической науки, то заметим, что даже в суровые годы Великой Отечественной войны, в 1943 году, наше государство учредило Океанографический институт. Сразу после войны, в 1946 году, академик П.Ширшов основал институт океанологии Академии наук СССР.

Все эти учреждения с помощью судов флота проводили океанографические экспедиции, занимались описанием конкретных океанических и морских бассейнов, определением в них физических и химических характеристик вод, течений, приливов, волнений, ледовитости, проводили картирование. В таких работах заметен вклад ученых Ю.Шокальского, Н.Книповича, К.Дерюгина, В.С.Березкина, В.Визе и других.

Уместно несколько слов сказать о вкладе научно-исследовательских судов (НИС) рыбопромышленной отрасли. Начнем с того, что отметим вклад “Андрея Первозванного”, который в первую мировую войну был передан военно-морскому ведомству с переименованием в “Мурманск”. Он в этом качестве производил исследования в Белом и Баренцевом морях. А в годы Великой Отечественной войны, уже под именем “Мела”, был гидрографическим судном Северного флота...

Среди других судов НИС следует отметить маленький, чуть ли не допотопный пароходик “Персей”. С ним связана целая эпоха советских

рыбохозяйственных открытий.

Его история такова: незадолго до Октябрьской революции купец-зверопромышленник Архангельской губернии Епимах Могуций заказал шхуну, корпусу которой придали яйцевидную форму (как у традиционного поморского коча), которая помогала судну спастись при сжатии льдами. После революции недостроенное это судно передали Плавморину (Плавучему морскому научному институту). Достроили его сами сотрудники института. Их гордостью стал необыкновенный флаг “Персея”, на внутренней шкаторине полотнища которого шла узкая белая полоса с буквами “ПМНИ” и изображением семи главных звезд созвездия Персей на яркосинем поле флага.

Особенностями “Персея” стали те самые качества коча, позволившие ему быть “полярным вездеходом”. И он поднимался даже выше 80° северной широты! Несмотря на малые размеры, судно имело пять лабораторий: метеорологическую и гидрологическую; специальное помещение для разработки морской фауны; препараторскую. И при этом достаточно хорошие условия труда и отдыха для сотрудников.

Оборудование судна имело паровую трал-лебедку, эдектровьюшку для спуска-подъема лотов, целый ряд лебедок для подъема грунтовых трубок, ботометров и других приборов. Как и “Андрей Первозванный”, судно имело кроме машины еще и парусное вооружение.

При длине 41 метр, ширине – 8, осадке – 3,8 метра, мощности машины – 360 л.с., “Персей” имел водоизмещение 500 тонн, ход – 8 узлов.

С помощью “Персея” проведены многие экспедиции для исследования северных морей и определения перспективных районов промысла. К сожалению, он погиб в самом начале Великой Отечественной войны. Но его имя сохранено. С созданием ПИНРО (Полярного института) появился “Персей-2”, переоборудованный тральщик (1949 г.). Два десятилетия переоборудованный корабль вносил свой вклад в науку рыбной отрасли. В 1968 году вошел в строй “Персей-3” с 14-ю лабораториями, обеспечивший освоение новых районов промысла в Северной Атлантике.

Не менее замечательная история и других “династичных” судов науки – океанологических. Раскроем ее на примере “Витязя”. Начало относится к корвету этого имени, на котором океанологические работы вел известный путешественник Н.И.Миклухо-Маклай; второй “Витязь” связан с именем С.О.Макарова. Третьим “Витязем” стало после Великой Отечественной войны бывшее грузопассажирское судно “Марс”, полученное от Германии по репарациям. Судно, имевшее три вместительных трюма и помещения для 38 членов экипажа и 12 пассажиров, было переоборудовано так, что появилось множество лабораторий и приборов, а мощность машины и запасы топлива позволяли обойти чуть не весь земной шар. С переоборудованием судна тесно связано имя академика П.П.Ширшова, героя-папанинца, видного организатора советской науки.

Перечень сделанного “Витязем” огромен и важен. Достаточно ука-

зять на доказанное существование жизни на сверхглубинах при работе в районе Курило-Камчатского желоба; открытие нового класса живых организмов; обнаружение богатейших залежей железомарганцевых конкреций; открытие подводных горных хребтов и впадин (в том числе глубочайшей в мире – Марианской впадины) ...

Ныне “Витязь” на вечном причале музея Мирового океана в Калининграде, как один из ценнейших его экспонатов.

А сейчас в море трудится вступивший в строй в 1981 году четвертый “Витязь”.

К сожалению начавшееся с 1990-1992 годов реформирование рыболовства для перехода на рыночные отношения из-за его поспешности и непродуманности вынудило перевести основную часть рыбопромыслового флота России на промысел именно тех запасов (по сути – стратегических), которые есть в собственной 200-мильной исключительной зоне. А ведь это те самые запасы, которые пользуются спросом и в стране, и на мировом рынке, но рассчитаны были на будущее. Вместе с тем из-за постоянного роста цен на топливо и другие виды снабжения судов, из-за отсутствия нужных оборотных средств в рыбодобывающей отрасли, Россия вынуждена была оставить многие районы промысла в открытой части Атлантического и Тихого океанов. Это сократило возможности рыбодобычи страны.

Не все благополучно сложилось и во внутренних районах промысла. Так, например, резко осложнилось положение на Каспии. Бывшие союзные республики, десятилетиями проводившие единую согласованную экономическую политику в бассейне, разошлись, с получением независимости, в своих позициях; Казахстан, Туркменистан, а особенно – Азербайджан, всячески демонстрируют свою независимость даже в самых пустяковых вопросах, тогда как долгое время стоявший особняком Иран поддерживает теперь российскую точку зрения на каспийские проблемы, ибо понимает ее правильность. В этом свете тесно сотрудничают ученые Каспийского НИИ рыбного хозяйства и иранской государственной рыбохозяйственной компании “Шилат”. Иран и Россия ежегодно выпускают в Каспий десятки миллионов мальков белуги, севрюги, осетра и др. видов красной рыбы, тогда как страны-соседи перестали заниматься рыборазведением, исправно, однако, вылавливая выделенные им квоты.

Не лучше положение и в Азово-Черноморском бассейне. Прежде всего – в Азовском море, где резко снизилась продуктивность за счет почти исчезнувших видов ценной рыбы – шемаи, рыбца, белуги. Здесь причина иного характера – нарушение экологии моря береговыми предприятиями, сельскохозяйственными организациями, бесконтрольно применяющими химические препараты, которые по многочисленным речкам и ручьям стекают в лиманы, отравляя “пастбища” рыбы в Азовье.

Азовский НИИ рыбного хозяйства ведет в последнее время большую работу по исследованию бассейна и условий обитания рыбы. Эта деятель-

ность дополняется практической работой рыбоводов, ежегодно выпускающих в море миллионы штук молоди. Подключились к такому важному процессу и рыболовецкие колхозы Приазовья.

Отдавая должное неплохой продуктивности внутренних морей, а также озер, рек, речек, прудов, специалисты-рыбопромысловики до последнего времени считали основным районом рыбного промысла все-таки внешние воды, 200-мильные прибрежные зоны в морях Тихого океана и на Севере, а также открытые международные воды Мирового океана.

Утвержденная Президентом РФ “Морская доктрина” (27.07.2001 г.) в разделе “Содержание национальной морской политики” в целях эффективного освоения морских биологических ресурсов России и сохранения ее ведущей позиции в ряду морских держав в области промышленного рыболовства особо подчеркнула необходимость расширения масштабов исследований и возвращения к промыслу в открытой части Мирового океана.

Стратегия развития агропромышленного комплекса и рыболовства предусматривает целевую программу “Повышение эффективности использования и развития ресурсов потенциала рыбохозяйственного комплекса”, по которой нужно активизировать экспедиционный промысел в открытой части Мирового океана и в экономических зонах иностранных государств при государственной поддержке рыбной отрасли товаропроизводителями.

В силу этого растет, пусть и медленно, рыбодобыча. А вместе с этим растет в стране и продукция аквакультуры. Правда, ее объем еще мал - всего 0,2% мирового, тогда как в Канаде, имеющей сходные климатические условия - 0,4%, а в Норвегии даже 1,4%! При этом развитие аквакультуры идет по нескольким направлениям: искусственное воспроизводство ценных объектов промысла (так называемая “пастбищная аквакультура”, сохраняющая популяции осетровых, лососевых и частиковых рыб); товарное выращивание рыб (в основном карпов и толстолобиков); а в последнее время еще и товарное садковое рыбководство - осетровых, радужной форели, сигов. Научный потенциал в этом огромен.

В стадии становления и морская аквакультура (марикультура) ценных беспозвоночных рыб в морских водах. Перспективы многообещающие.

К 2015 году Россия может получить за счет аквакультуры примерно 500 тыс. тонн ценного сырья. Если учесть, что ныне мы вылавливаем в морях 4-4,5 млн. тонн - это огромное подспорье. К 2010 году планируется добыть 4,7 млн. т.

Что касается рыбохозяйственной науки, ею мы занимаемся с первых лет Советской власти. Хотя история говорит, что первые научные экспедиции состоялись у берегов Мурмана в 1898-1909 гг. В 1906 году такая же была проведена на Каспийском море. В 1912-13 годах проведен следующий этап исследований на Каспии. Экспедиция проводилась и на Азово-Черноморском бассейне под руководством профессора Н.М.Книповича.

Это было в 1926 году. В 1931-32 годах проведены Всекаспийские научные рыбохозяйственные экспедиции. В 1921 году, в марте, в Мурманске был создан специальный Полярный институт ПИНРО, отвечающий за обеспечение сырьевой базы и защиту интересов отечественного рыболовства в Северной Атлантике и морях Северного Ледовитого океана. До сих пор он в своих 17 исследовательских лабораториях и на приписанных к ПИНРО 5 научно-исследовательских судах, а также малых судах ведет исследования по четырем направлениям: “Биоресурсы”, “Экология рыбохозяйственных водоемов”, “Технология и техника переработки гидробионтов” и “Аквакультура”.

Подобный институт – АтлантНИРО – есть в Калининграде, где занимаются исследованием сырьевой базы рыболовства в Балтийском море, в Центральной и Южной Атлантике, восточной части Тихого океана. Именно там тралово-акустической съемкой в последние годы установлено наличие огромного количества биомассы. По крайней мере, в 1,5 раза больше, чем ее было в 80-х г.г. XX века.

Есть и на Дальнем Востоке свой такой же ТИНРО. В сумме научный флот отрасли в конце XX века насчитывал 186 судов. Сейчас их осталось всего 29, причем полноценные исследования в комплексных автономных экспедициях могут вести лишь 9 из них – “Фритьоф Нансен”, “Профессор Бойко”, “Смоленск”, “Вильнюс” и другие.

ГЛАВА XXI ПОРТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

1. Северные порты

С распадом Советского Союза России достался 41 порт из 67 общесоюзных, которые перерабатывают в год свыше 70 млн. т. грузов. Вместе с тем страна лишилась крупных железнодорожных переправ на Балтике (Клайпеда - Росток), на Черном море (Одесса - Варна, Ильичевск - Варна) и Каспии (Баку - Красноводск). Из единой экономической цепочки вырваны крупнейшие порты с многомиллионным оборотом грузов в год - Рига и Таллин, Клайпеда и Лиепая, Баку и Одесса, другие. В 1996 г. через оставшиеся перевалено 65 млн. т. Однако расчеты говорят, что к 2000 году потребуются через российские порты перевалить 235 млн. т., а к 2005 году - уже 278 млн.т.

Разумеется, потребности экономики, внешнеэкономических связей, базирования судов различного класса и предназначения заставили пересмотреть оставшиеся в России порты, чтобы часть их перенацелить, переэкипировать, какие-то расширить, дооборудовать, а недостающие - построить, создать заново. Рассмотрим имеющиеся порты по регионам.

Из крупнейших портов на Севере был и остался самый первый в Рос-

сии порт - Архангельск. Созданный более 400 лет назад (1584 г.) в устье реки Северная Двина, он отправлял торговые суда в иные страны еще до Петра Великого. Он же был отправным пунктом и базой снаряжения многочисленных арктических экспедиций русского флота (в том числе и судов Великой Северной экспедиции 1733-1743 гг., судов первой русской высокоширотной экспедиции В. Чичагова, судов Ф. Литке, П. Пахтусова, В. Русанова, Г. Седова...). Отсюда совершали свои рейсы суда первых научных экспедиций - корабли науки "Малыгин", "Персей", "Г. Седов", "А. Сибиряков", "Садко", осваивавшие великий Северный Морской путь.

За годы Советской власти Архангельск превратился в крупнейший специализированный лесной порт и "всесоюзную лесопилку". В 1988 г. внешнеторговый оборот порта составлял треть от общего, а в 1993 г. уже превысил 55 процентов и составляет порядка 2 млн. т., причем 70 процентов - экспорт. В экспорте преобладают насыпные грузы, металл, топливо, нефтепродукты, целлюлозно-бумажная продукция, древесина, лес. Правда, почти 90 процентов грузов, вывозимых через северные ворота страны, - сырье, и только 6-7 процентов - контейнерные грузы. А в импорте господствуют зерно, сахар, оборудование, потребительские и промышленные товары (причем продовольствия - больше половины). Конечно, структура экспорта-импорта далеко не блестящая, но все-таки вывозить нефть, лес, уголь через Архангельск, видимо, экономичнее, чем через Санкт-Петербург или Калининград.

Географические преимущества порта высоко оценены западными торговыми партнерами. Потому грузооборот порта в 1995 году достиг 4 млн. т. В 2006 г. уже 4,5 млн.т. Партнеры и хозяева порта заинтересованы в реконструкции и расширении порта. Тем более, что по предварительным планам предполагается совместная с англичанами прокладка Беломорско-Сибирской дороги, связывающей порт с Сибирью и Уралом. Природный фактор - ледовая обстановка - преодолеваться будет за счет проводки судов за ледоколами, для чего предусматривается увеличение числа атомных гигантов на трассе, которых уже сейчас - семь (из 22 в составе ледокольного состава страны).

В планах порта - углубление русла Северной Двины, расширение самого порта в сторону моря, строительство нового нефтеналивного терминала в районе о. Мудьюгский, четырех новых причалов для угля, древесины, генеральных грузов. Уже сейчас порт имеет причальный фронт 3,5 км в длину с глубинами у причалов от 7,3 до 9,6 м. и хороший портофлот, призванный обеспечить нормальную работу порта - буксиры, танкеры, плавкраны.

Второй, более крупный северный порт России - Мурманск - в последние годы, особенно с потерей многих портов Балтийского и Черного морей, привлек повышенное внимание северо-западных регионов страны и зарубежья. Но товарооборот в нем снизился намного. Если раньше порт переваливал в год 8,5-9 млн. т. грузов, то последние два года грузооборот

стал всего 5,5 млн. т. Это привело даже к снятию нескольких запланированных к грузоперевозкам судов. Из-за недостатка грузов затруднилось снабжение Центральной и Восточной Арктики, всего Крайнего Севера. В связи с этим сработала “цепочка” взаимосвязей: из-за отсутствия грузов и уменьшения грузоперевозок на некоторое время ледокольный флот превратился в убыточный.

Это заставило руководство Мурманского морского пароходства и порта больше использовать свой флот на мировом фрахтовом рынке, зарабатывая твердую валюту. Временные трудности с грузами не заставили власти порта отказаться от планов реконструкции причалов: частично за счет кредитов и за свои прибыли наращивается причальная линия, создаются новые комплексы для переработки грузов: глинозема, апатитового концентрата и др. Однако в силу имеющихся финансовых проблем, Мурманское морское пароходство вынуждено передать под “удобный” флаг Кипра и Панама ряд своих судов. Под их залог пароходство получает определенные валютные суммы, на которые приобретает новые суда для арктических и международных перевозок.

На 2006 год порт имеет уже грузооборот 14,5 млн. тонн, а планируется – 20 млн.т. Причалы его принимают суда водоизмещением до 15 тыс.т. Основные грузы – нефть, апатиты, уголь, металлы.

Помимо названных портов на Севере находятся растущие и вновь создаваемые – Дудинка, переваливающая грузы для Норильского горно-металлургического комбината, вывозящая цветные металлы, уголь, руду и др. Витино, переваливающий более 6 млн.т. нефти, и Варандея – для вывоза газоконденсата.

2. Балтийские порты

Если в 1991 году на Балтике Советский Союз имел 9 крупных портов, через которые ежегодно проходило до 44 млн. т. народнохозяйственных грузов, что составляло более 17 процентов общесоюзного грузопотока, то сейчас на Балтийском море осталось всего три крупных порта: Санкт-Петербург, Калининград, Выборг.

Конечно, на Балтике главным портом был и остается Санкт-Петербург. Возникший в ноябре 1703 года, он по-настоящему заработал только с 1713 года, так как его развитию мешала Северная война. 1713 год стал официальной датой начала регулярной деятельности петербургского морского торгового порта - с появления в нем первых иностранных торговых судов.

История говорит, что поначалу, чтобы поднять значение этого порта, Петр I даже ограничил операции древнейшего русского порта Архангельска, которому запрещено было получать для вывоза за границу из России пеньку, нефть, смолу, клей, поташ, щетину, а также икру. Эти товары должны были идти исключительно через Санкт-Петербург.

Помимо этой меры для оживления судоходства на подступах к Санкт-Петербургу были созданы гидротехнические сооружения, облегчавшие связь порта с внутренними районами страны - Вышневолоцкая водная система, Первый Ладожский обводной канал и др. С тех пор порт Санкт-Петербурга (с ростом товарооборота, увеличением потока судов с экспортно-импортными грузами) сменил свое местоположение - на Васильевский и Гутуевский острова, обладающие большой длиной причальных линий с десятками причалов, грузовыми складами, элеваторами, сотнями портальных кранов и погрузчиков, холодильниками, стал одним из крупнейших портов России. Его грузооборот порядка 12-13 млн. т. сухих грузов и более 2 млн. т. нефтепродуктов в год. Основные виды грузопотоков (неск. млн. т.) – лес, машины, металлы, продовольственные товары и т.д. идут в разные страны всех континентов мира.

В 2006 году порт перевалил уже 58 млн.т. грузов (15 млн.т. – нефть, остальные – лес, уголь, руда, зерно, продовольствие, химическая продукция). Пассажирский порт сейчас рассчитан на суда длиной 300 м. с осадкой 10 м.

Второй российский крупный порт на Балтике - Калининград. Ставший российским с 1945 года, он с послевоенного времени во многом реконструирован, дооборудован 130 портальными кранами, складами, в последние годы - терминалом по переработке навалочных грузов, минеральных удобрений, углей, цветных металлов, ферросплавов, а также терминал для наливных грузов. Завершается постройка контейнерного терминала. Решается проблема замены устаревшего перегрузочного хозяйства, установки портальных 40-тонных кранов для перегрузки контейнеров. Сейчас порт перерабатывает почти 2,5 млн. т. грузов, хотя мощность всех трех - торгового, рыбного и речного - 13,7 млн. т.!

Калининградские порты - торговый, рыбный, речной - поставляют на экспорт нефть, целлюлозу, удобрения, рыбу и ракообразных и т.д.; а импортируют - нефтепродукты, каменный уголь, легковые автомобили, рыбу свежую и мороженую, мясо и птицу, черные металлы и механизмы, электро- и радиотовары и т.д. Работают американская судоходная линия, связавшая Калининград с Северной и Южной Америкой, паромные линии на Травемюнде и Росток, контейнерная линия, связывающая с портами Англии, Голландии, Дании, а также – трейлерная линия из Швеции. Углублен морской канал, что позволило принимать и загружать в порту суда более 20 тыс. т. водоизмещением и осадкой порядка 10 м.

Рыбный порт имеет 3 км причальной линии, почти 50 портальных кранов, 15 км подъездных путей. Из Калининграда ведут пассажирские линии на Польшу, Германию, Данию и др. страны.

Появились новые, достаточно мощные, порты рядом с Калининградом – Балтийск на выходе в Балтийское море, где создан железнодорожно-паромный комплекс, соединяющий Балтийск с Усть-Лугой и немецким портом Засниц, Санкт-Петербургом, Клайпедой и Карлсхамном (Швеция).

Проведены дноуглубительные работы в Морском канале, соединяющем Калининград с Балтийском. Теперь глубины позволяют заходить в порты судам длиной до 200 м с осадкой до 10 м.

На линии Усть-Луга – Балтийск – Засниц с сентября 2006 года ходят паром “Вильнюс”, вмещающий до 100 железнодорожных вагонов, другую технику и более 100 пассажиров; паром “Балтийск” водоизмещением 20000 т., вмещающий 92 железнодорожных вагона, 76 легковых автомобилей, а в общей сложности – более 6 тыс. т. грузов. Техника размещается на трех грузовых палубах. На линии Балтийск – Санкт-Петербург ходит пассажирский паром “Георг Отс”. Таким образом, создан транспортный узел.

Как в Калининграде, так и в Балтийске созданы контейнерные терминалы, что позволяет в сумме, например, Балтийску иметь грузооборот до 7 млн. тонн, а Калининграду – до 5 млн.т., переваливаемых в торговом порту.

Рядом находится нефтетерминал в п.Светлый, строится большой глубоководный порт Восточный, рассчитанные на многомиллионный грузооборот.

В последние годы крепко встал “на ноги” судоремонтный завод “Судоремонт-Балтика” в Калининграде. С 1946 года почти без остановок он ремонтирует и строит морские и речные суда, суда типа “река-море” и портового флота (буксиры).

Имея заводскую причальную стенку 600 метров длиной и глубиной до 7,5 метров у причала, он только за пять лет с 2002 по 2007 год отремонтировал более 200 судов различного типа для восстанавливающегося, наконец-то, флота.

Появились у него и иностранные заказчики из Германии, Норвегии, Голландии, других стран.

Большие перспективы на Балтике имеет действующий ныне, пусть и мелководный, порт Выборг; строящиеся порты в Усть-Луге, рассчитанный на 35 млн. т. прежде всего угольного грузооборота в год, (т.е. в 3 раза мощнее, чем Санкт-Петербургский); Приморск (в Выборгском районе), ориентированный на 19-29 млн. т. нефти и 4-5 млн. т. нефтепродуктов с подводом трубопровода от Торжка или Ярославля; в бухте Батарейной (Ломоносовский район) строится порт, рассчитанный на перевалку 15 млн.т. нефтепродуктов, причем транспортировка нефтепродуктов потребует строительства железнодорожной ветки.

3. Дальневосточные порты

Особое, и не менее важное, место в транспортной системе России отводится портам Дальнего Востока. Прежде всего, это один из стариннейших, созданный еще при Петре Великом, Петропавловск-Камчатский. Он является центром базирования тралового и рефрижераторного флотов, а

также пассажирского, ходящего на линии “Петропавловск - Владивосток”. Этот порт имеет хорошую судоремонтную базу, большой длины и хорошего оборудования причальные линии, склады и т.д.

Центральное место, конечно же, занимает Владивосток. Он - один из трех ключевых торговых портов на Японском море, способный обработать более 12 млн. т. грузов в год. Порт имеет глубоководные причалы, новейшие грузовые склады, перегрузочные механизмы, холодильник, склады снабжения флота, крупный морской пассажирский и рыбопромысловый порт.

Фирма “Теко”, агентирующая переработку грузов в порту, прежде всего, обеспечивает клиентов Японии, Южной Кореи, Вьетнама, других восточно-азиатских стран перевозкой металлов, а также леса и минералов, грузов рыбопромысловых и рыбообрабатывающих предприятий города и края. Вместе с тем это - начальный пункт грузовых и пассажирских линий на Сахалин, побережья Охотского и Берингова морей, прежде всего - Камчатки, Курильских островов и др. районов Дальнего Востока.

Совсем новый, построенный в 1970-72 гг., порт Восточный сразу же вошел в тройку крупнейших на Дальнем Востоке. Это глубоководный порт в бухте Врангеля близ Находки. Здесь благоприятный ледовый режим, огромная акватория, близко проходящее шоссе и железные дороги, большие естественные глубины (до 18 метров). Бухта удобна для стоянки судов, надежно укрыта от ветров и волнений. В порт могут входить суда водоизмещением 150-200 тыс.т. Порт оборудован специализированными высокопроизводительными комплексами по перевозке круглого леса с погрузкой его пакетным методом. Есть щеповый и контейнерный терминалы с соответствующими комплексами оборудования, автоматизированной системой погрузки-разгрузки, информационно-вычислительным центром; крупнейший углепогрузочный комплекс с 500-метровым угольным пирсом. Есть в порту автоматизированная система управления движением судов, способная одновременно обслужить 200 судов. Планируется иметь здесь 66 грузовых причалов, и тогда протяженность причальной линии будет около 20 км. С вводом всех объектов порт будет перерабатывать 40 млн. т. грузов в год и станет одним из крупнейших в России.

Третий по значению и грузообороту порт - Находка - перерабатывает в год порядка 11 млн. т. грузов. Как и Владивосток, он имеет разработанный российско-норвежской фирмой “Норфес” электронный комплекс наблюдения за флотом в 30-мильной зоне. Это лучшая в мире антиаварийная система.

Порт Находка был специализирован для перевалки экспорно-импортных грузов, каботажных грузов – генеральных, навалочных, лесных для Чукотки, Камчатки, побережья Охотского моря, а также иностранных государств - Японии, Австралии, стран Юго-Востока Азии.

Здесь идет перегрузка контейнеров для перевозки их через всю страну транзитом в Европу. Порт оборудован причалами, тысячами складов,

огромным парком перегрузочной техники.

Рядом, в бухте Чадауджа – крупнейшая нефтеперевалочная база. В бухте Кузьмина завершается строительство конечного участка нефтепровода “Сибирь-Тихий океан” с полукилометровым нефтепричалом, железнодорожной эстакадой, крупной нефтебазой.

Здесь же, в Находке, - судоремонтный завод, мореходное училище.

Соседний порт – Ванино – работает круглогодично, благодаря проводке транспортных судов ледоколами. Это важный пункт отправки грузов и пассажиров на Сахалин, Курильские острова, в районы побережья Охотского моря. Паромная переправа Ванино-о.Сахалин.

Порт Магадан. Через порт Нагаево в одноименной бухте Охотского моря связан не только с другими портами Дальнего Востока. Колымской автомобильной трассой и авиалиниями соединен с крупнейшими городами страны.

В порту есть судоремонтный завод, отделение ТИНРО (Тихоокеанского института рыбного хозяйства и океанографии).

4. Азово-Черноморские порты

Хуже обстоит дело с числом портов на Черноморье. Здесь у нас наиболее крупный порт - Новороссийск, перерабатывающий 45 млн. т. грузов (цемент, лес, металлы, рыба и т.д.). Планируется после расширения и модернизации увеличить грузооборот до 75 млн.т.

С учетом большой модернизации, проведенной к 2006 году, грузооборот порта составил более 113 млн.т. (нефть – 55 млн.т., сухие грузы – около 20 млн.т., зерно – 4 млн.т., металлы, руда, удобрения).

Вторым по объему переработки грузов на Черноморье является порт Туапсе, который сейчас перерабатывает 16,5 млн. т. Предполагалось довести оборот до 36 млн. т.

Из оставшихся 12-14 млн. т. общего российского грузооборота на Черноморье часть падает на порты Азовского моря - прежде всего Таганрог и Ейск. Если в Ейске к 6 существующим причалам планируется добавить еще 11, доведя пропускную его способность до 6 млн. т., то в Таганроге - иное дело. Этот, созданный еще при Петре I, порт нынче переживает вторую молодость: здесь создается свободная экономическая зона, должен строиться огромный новый порт, который сделает Таганрог главными морскими воротами России на Юге.

Создан новый порт Тамань в районе м. Железный Рог, глубоководный, рассчитанный на грузооборот 30 млн.т., а в перспективе до 50 млн. т. - прежде всего углеводородов. Он по мощности должен стать третьим в России.

Кроме того, здесь расширяются порты Кавказ, Каспийск, Махач-Кала. Большие изменения произошли в транспортном узле Астрахань-Оля, общий грузооборот которых составил 26 млн.т. (2006 г.).

Нельзя обойти вниманием хотя бы один порт заполярного Севера. Скажем, порт Тикси, в былые времена ставивший рекорды по обработке грузов. Возникший в 1934 году, он ныне имеет два десятка мощных порталных кранов и переваливает до 1 млн. т. грузов в год. Если учесть, что порт мелководен и может принимать суда до 2000 т водоизмещением, это немало. Тем более важно для снабжения Севера страны, его рудников и комбинатов, полярных станций и т.д. По одной трети в грузообороте порта занимают лесоматериалы и стройматериалы. В сочетании с возможностями речников и железнодорожников порт обладает большой потенциальной мощностью. Девяностые, перестроечные, годы отрицательно сказались на его перспективах.

Можно называть порты других регионов, пока еще не взявшие “разбег” большого грузооборота - Высоцк, Магадан, Кандалакшу, Кавказ и другие.

Теперь в России уже есть 62 больших и малых порта.

5. Морская доктрина страны

В морской доктрине на период до 2020 года определены следующие цели национальной морской политики России:

- сохранение суверенитета во внутренних морских водах, территориальном море, а также в воздушном пространстве над ними, на дне и в недрах;
- реализация юрисдикции и защита суверенных прав в исключительной экономической зоне на разведку, разработку и сохранение природных ресурсов... управление этими ресурсами, проведение морских научных исследований и сохранение морской среды;
- реализация и защита суверенных прав на континентальном шельфе России на разведку и разработку ресурсов;
- защита территорий Российской Федерации с морских направлений, защита и охрана государственной границы РФ на море и в воздушном пространстве над ним.

Во исполнение этих положений предстоит переломить ситуацию, при которой судами под российским флагом перевозится всего 5% отечественных грузов, а 90% новых судов заказываем на чужих верфях, - так, чтобы к 2010 году перевозить хотя бы 50% российских грузов из российских портов российскими судами. Для этого надо построить порядка 350 судов общей грузоподъемностью 9 млн.т., на что потребуется 640 миллиардов руб.; провести в жизнь указания Президента от мая 2007 года “О разработке комплекса мер по развитию российских морских портов, созданию выгодных условий для инвесторов, грузо – и судовладельцев”.

Словом, перед работниками всех видов флотов России стоят задачи – огромные, перспективы – обнадеживающие.

Какие же возможности в связи с этим имеются у России? Как гово-

рит генеральный директор Российского агентства по судостроению В.Поспелов “В Российской Федерации на 2007 год имеется 170 предприятий судостроения, в том числе 43 верфи, перед которыми стоят задачи совершенствовать военное судостроение, гражданское судостроение, изготовление судового оборудования”.

В этом свете большой практический интерес представляет высказанное в мае 2007 года предложение Президента РФ о создании единого судостроительного комплекса страны.

Это реально. Ведь уже сейчас наряду со своей основной продукцией наиболее крупные, такие, как “Адмиралтейские верфи”, строят и танкеры ледового класса для “Лук-Ойла” и “Совкомфлота”; “Северная машиностроительная” и “Звездочка”, а также ЦКБ МТ “Рубин” – бурильные платформы (в том числе для иностранцев); Волгоградский судоремонтный завод – танкеры смешанного плавания и т.д.

В качестве частного примера можно привести судостроительный завод “Северная верфь”, имеющий в крытом эллинге 4 стапеля, а также 4 стапеля – открытые. Он строит крейсера, эсминцы, тральщики, противолодочные корабли, сторожевые корабли и в то же время – научно-исследовательские суда, пассажирские суда, лесовозы, контейнеровозы, сухогрузы “река-море”.

Именно таким, комплексным методом, с использованием новейших технологий и материалов, в том числе полученных в результате космических исследований, и предусмотрено наверстывание упущенного в отечественно судостроении, возвращение России её законного ведущего места в мировом морском сообществе.

Заключение.

Итак, перед читателем прошла в достаточной последовательности история мореплавания и флота на Руси, в России, в Советском государстве, в России нынешней...

Перед читателем прошли эпизоды, события и явления, сопровождавшие рождение, становление, возмужание Отечественного флота.

Перед читателем прошли потери и приобретения, неудачи и победы, достижения и упущения, почерпнутые автором из летописи Российского флота.

Перед читателем прошли имена и фамилии достойных мужей России - прославленных мореходов и отважных флотоводцев, мужественных исследователей и путешественников, принесших славу и признание флоту Российскому.

Разумеется, невозможно в таком малого объема труде показать все исторические подробности жизненного пути нашего флота, достойные внимания и напоминания, традиций, требующих претворения их в жизнь флота современного.

Будем считать, что эта книга - краткий учебник по истории Российского флота, способный хотя бы в малой степени помочь курсантам морских учебных заведений в овладении материалами курса "История Российского флота".

Словарь морских терминов

Перечень типов кораблей и судов

1. **Балкер** – специализированное однопалубное судно для перевозки навалочно-насыпных грузов (руды, угля, зерна, бокситов, цемента и т.п.), имеющее ленточные конвейеры и опрокидывающиеся бункеры. Грузоподъемность 10-165 тыс. т., скорость хода до 17 узлов. По виду перевозимого ими груза называются, например, рудовозами, цементовозами и т.д.
2. **Баржа** – плоскодонное судно для перевозки различных грузов. По району плавания делятся на морские, рейдовые, речные: по характеру передвижения - на самоходные и несамоходные; по характеру грузов - сухогруз, налив, грунтовоз.
3. **Барк** – морское парусное грузовое судно дальнего плавания с 3-5 мачтами и прямыми парусами на них, кроме кормовой (косой парус). Часть их использовалась как учебное судно. Водоизмещение - до 10000 т.
4. **Баркас** –
 - а) Самоходное судно малых размеров для перевозок в гаванях и на рейдах;
 - б) Большая мореходная 14-22-весельная шлюпка с убирающимся бушпритом (для кливера) и двумя мачтами (фок и грот).
5. **Баркентина** – морское судно с 3-5 мачтами, причем фок несет прямой парус, остальные - косые. Имеют вспомогательные двигатели-дизели. Водоизмещение до 5000 т. 3-мачтовая называется шхуной-барком.
6. **Бомбардирский корабль** – парусный 2-3 мачтовый корабль 17-19 вв. с повышенной прочностью корпуса, вооруженный гладкоствольными орудиями (2-18 пушек крупного калибра-мортиры и единороги) для борьбы с береговыми укреплениями и 8-12 орудиями малого калибра. Разновидность его – прам-плоскодонное судно с 16-20 фунтовыми (крупными) орудиями.
7. **Бот** – парусное, парусно-моторное, моторное судно водоизмещением 60-150 т. Бывают промысловые, десантные, лоцманские, спасательные, водолазные. В парусном флоте были посыльными судами. Длина до 18 м, ширина - до 6 м, высота борта 2,8 м. Одномачтовое. Вооружение - 6-8 пушек.
8. **Брандер** – судно, загруженное горючим и взрывчаткой для сожжения вражеских кораблей (в эпоху парусного флота). Подходили к борту корабля вплотную, крепились. После поджога содержимого судна команда покидала брандер.
9. **Бриг** –
 - а) Военный 2-мачтовый корабль с прямыми парусами. Обычно разведывательный, крейсирующий или посыльный. Водоизмещение его 200-400

т., вооружение 10-24 пушки, экипаж 90-120 чел. Очень маневрен и мореходен.

б) Коммерческое судно водоизмещением до 300 т. для перевозки грузов (18-19 в.в.).

10. Бригантина –

а) Двухмачтовое парусное судно (17-19 в.в.) с прямым парусом на фокселе (передней мачте) и косым на гроте - для разведки и посыльных целей. Вооружение 6-8 пушек малого калибра;

б) Парусно-гребное судно рус. флота (18 в.) для перевозки войск и грузов в прибрежных районах;

в) Коммерческое судно (19 в.) для морских перевозок грузов.

11. **Броненосец** – надводный корабль 2-й пол. 19 - нач. 20 в. с мощным артиллерийским вооружением и броней. Являлся основным классом кораблей флота. Были казематные, брестерные и башенные (по способу защиты их артиллерийских установок). В русском флоте делились на броненосцы береговой обороны и эскадренные броненосцы. Первые имели водоизмещение около 8000 т., ход 14-16 узлов, орудия калибром 254 мм и выше; вторые - 10-17 тыс. т., ход до 18 узлов, орудия 305 и 152 мм.

12. **Галера** – гребно-парусное судно с 2-3 мачтами (косые или прямые паруса). Основной движитель - до 50 весел, вооружение - до 20 пушек, экипаж до 170 человек (Россия). Российские галеры имели длину до 35 м, 32 весла в один ряд - длиной до 15 м. каждое.

13. **Десантный корабль** – корабль спецпостройки для приема и высадки личного состава и техники на побережье: большие, средние, малые. Имеют артиллерийское и ракетное вооружение самообороны и огневой поддержки десанта.

14. **Дредноут** – первые линкоры, пришедшие на смену эскадренным броненосцам (нач. 20 в.) в Англии. Водоизмещение 17900 т., скорость - 21 узел, вооружение 10-305 мм, 24-76 мм орудий. В России линкоры дредноутного типа («Севастополь») заложены в 1909 г.

15. **Дубель-шлюпка** – гребно-парусное палубное судно (2-я пол. 18 в.). Длина до 25 м, ширина до 6 м, осадка до 2 м. До 20 пар весел, 1 съемная мачта с прямым парусом. Вооружение 7-15 малых пушек.

16. **Ела** – одно-двухмачтовое беспалубное судно с развитым килем и высоким вертикальным форштевнем, с обшивкой из тонких досок на железных заклепках. Команда елы - 3-4 человека, грузоподъемность - 60-450 пудов. Имеется каюта.

17. **Заградитель** – надводный и подводный корабль для постановки минных заграждений или сетевых (только надводный). Водоизмещение надводного минзага - до 3200 т., скорость -- до 20 узлов, число мин до 400; подводные минзаги были в годы 1-й и 2-й Мировых войн (20-60 мин). Сейчас все ПЛ могут ставить мины; сетевые заградители - водоизмещение 600-3500 т., скорость - до 15 узлов.

18. **Кавасаки** – небольшие японские моторно-парусные промысловые суда с острыми носовыми обводами. Длина до 15м. водоизмещение до 50 т. Используются на Дальнем Востоке для прибрежного промысла.
19. **Канлодка** –
 - а) Артиллерийский корабль водоизмещением до 2500 т. (речная - до 1200), скорость хода 10-20 узлов, 2-5 орудий 75 -152 мм для действий в прибрежных районах.
 - б) Парусно-гребное судно (2-я пол. 18- 1-я пол. 19 в.) для действий в прибрежных районах и на реках. 4-6 пушек крупного калибра или 2 мортиры. Движитель - до 15 пар весел.
20. **Каравелла** – высокобортное трех-четыrehмачтовое однопалубное судно с высокими надстройками на корме и в носу. Водоизмещение 20-400 т. Очень мореходны (Испания, Италия, Португалия).
21. **Карбас** – крупная парусная или весельная лодка из дерева, грузоподъемностью 3-12 т. Промысловая для районов Севера. Имела 2 съемные мачты, 3-6 пар весел, на днище- полозья.
22. **Катер** – малое судно (корабль) до 500 т. водоизмещением. Виды: артиллерийский (скорость до 32 узлов, 1-76 мм, 2-40 мм орудия. Разновидность - сторожевой и броневой катер); десантный в т.ч. и на воздушной подушке (35-170 т. водоизмещение, скорость до 50 узлов); тральщик (50-100 т., скорость до 18 узлов, на вооружении тралы, малокалиберные пушки); противолодочный (до 400 т, скорость до 20 узлов, может быть на подводных крыльях); ракетный (60-480 т., скорость до 50 узлов, 2-8 пусковых установок ракет «корабль-корабль», 1 -2 орудия); сторожевой (дозор и охрана судов на переходе, 45-400 т., скорость до 25 узлов, малое артвооружение, бомбометы); торпедный (80-220 т, скорость до 50 узлов, 2-4 торпедных аппарата, 1-2 орудия 40 мм.).
23. **Клипер** –
 - а) 3-мачтовый парусный (парусно-паровой) корабль 19 в. для разведывательной, дозорной и посыльной службы. Водоизмещение до 1500 т., скорость до 15 узлов, до 24 орудий, экипаж - до 200 чел.
 - б) Быстроходное морское парусное судно с острыми обводами (19 в.) для перевозки ценных грузов (чай, шерсть) на большие расстояния. Водоизмещение до 2000 т, скорость - 18 и более узлов. Фок и грот - прямые паруса, бизань - косой парус.
24. **Корвет** –
 - а) корабль парусный (17-19 вв.) для разведки, посыльной и крейсерской служб, 2-3 мачтовый с прямым парусным вооружением, водоизмещение 400-600 т., с открытыми (20-32 орудий) или закрытыми (14-24 орудия) батареями. В середине 19 в. появились колесные, винтовые парусно-паровые с водоизмещением 800-3500 т., скоростью до 14 узлов и 12-32 орудиями.
 - б) Во 2-й Мировой войне корабли противолодочной и противовоздуш-

ной обороны конвоев, а также дозорные. Водоизмещение 500-1600 т, скорость - 16-20 узлов, вооружение 1-3 универсальных орудия 76-102 мм, бомбометы. Современные корветы имеют водоизмещение порядка 2000 т., сильное противолодочное вооружение.

25. **Коч** – одномачтовое парусное судно со штуртросовым управлением рулем, длиной до 20 м, шириной до 5 м. Имел яйцевидный корпус, что позволяло плавать в ледовой обстановке. Лед как бы выдавливал коч при сжатии.
26. **Крейсер** – крупный боевой корабль для уничтожения кораблей и ПЛ противника на море, для огневого обеспечения десантов и поддержки сухопутных войск. Появились в 60-х гг. 19 в. В русском флоте с 1892 г. делились на крейсера 1 ранга (броненосные и бронепалубные) и крейсера 2 ранга. До появления эсминцев были и минные крейсера. После 1913 г. появились линейные крейсера. В последнее время появились ракетные, атомные ракетные, противолодочные, авианесущие крейсера, крейсера-вертолетоносцы, подводные и тяжелые подводные атомные крейсера.
 - броненосный - чуть уступал линкору в калибре орудий, но превосходил в скорости хода, водоизмещение - до 16000 т., скорость до 21 узла, 4-254 мм, 8-203 мм, 20-120 мм орудий;
 - линейный - до 40000 т, скорость до 27 узлов, 6-381 мм (гл. калибр);
 - ракетный - до 14000 т., скорость свыше 30 узлов, ракеты “корабль-корабль”, зенитные и противолодочные ракеты, универсальная артиллерия, 2-3 вертолета, ядерный реактор;
 - авианесущий - до 40000 т., скорость свыше 30 узлов - для придания устойчивости группировкам морских сил в океане. Дальность плавания до 15000 миль, более 30 самолетов и вертолетов, ракеты и артвооружение;
 - тяжелый - до 21000 т., скорость до 33 узлов, вооружение 9-203 мм (были 280 мм), 12-127 мм, 22-100/76 мм орудия, 2-3 гидросамолета для морского боя в составе линейных сил);
 - легкий - до 12000 т., скорость до 42 узлов, 6-15 орудий 180-152 мм, 8-12 орудий 127-76 мм, 16-20 зен. автоматов)- для действий на вражеских коммуникациях и против эсминцев и крейсеров, для поддержки сухопутных войск на побережье;
 - вспомогательный - переоборудованный из быстроходного гражданского судна - для самостоятельных крейсерств на дальних коммуникациях врага, для минных постановок и дозорной службы.
27. **Кунгас** – промысловое, грузовое моторное, парусное или гребное судно в 3-60 т. грузоподъемностью (на Дальнем Востоке).
28. **Куттер** (тендер) – самое малое одномачтовое военное судно для дозоров и посыльной службы. Имели большой выдвижной горизонтально бушприт, 8-14 пушек малого калибра.

29. **Ладья** (лодья) –

а) морское и речное судно древних славян. Первые - набойные (к выдолбленному стволу дуба, липы наращивали доски); затем - дощатая (корпус полностью из досок). Длина до 20 м, ширина до 5 м. Имела весла и парус. Экипаж до 60 воинов. (Киевская Русь);

б) поморское судно (до 19 в.) для морского промысла и грузоперевозок. Длина 14-15 м, ширина до 8 м, грузоподъемность в 200 и более т. Приспособлены плавать в ледовой обстановке.

30. **Лайнер** – большое и быстроходное (обычно пассажирское) судно на линии регулярных дальних рейсов между определенными портами.

31. **Ледокол** – судно спецпостройки для поддержания навигации в замерзающих морях, озерах, реках. Разрушая лед, проводит за собой суда. Имеет специфическую форму корпуса и защищенные винты и рули. Ледоколы делятся на категории: 1-я - мощностью более 65 тыс. л.с. Используются в Арктике в любое время года по сплошному (до 2 м) льду. Напр., атомные: “Россия”, “Сибирь”, “Арктика”. Водоизмещение – св. 23500 т., осадка до 11 м; 2-я -мощность 30-65 тыс. л.с. Применяются в Арктике летом, весь год- в прибрежье. Пробивают лед менее 2 м толщиной. Напр., “Ленин” (водоизмещение - 16000 т, осадка - 9 м); 3-я – мощность 15-30 тыс.л.с. (для прибрежья в Арктике и неарктических морей). Пробивают лед до 1,5 м толщиной; 4-я - энергоустановка до 15000 л.с. - для ледокольных работ в порту и припортовых акваториях. Пробивают ледяное поле толщиной до 1 м.

32. **Лесовоз** – грузовое однопалубное судно для лесоматериалов. Имеют носовой и кормовой трюмы с люками и грузовыми стрелами и лебедками при них. Корпус не имеет подпалубных стоек-пиллерсов, что облегчает погрузку (выгрузку). Есть спецустройства для крепления груза. Дедвейт - 1-50 тыс. т., скорость хода -11-18 узлов.

33. **Лидер** – боевой корабль подкласса эсминцев более крупного (до 3000 т.) водоизмещения, с более высокой скоростью (до 43 узлов) и усиленным артиллерийским вооружением - для вывода в атаку эсминцев. Сейчас исключены из всех флотов мира.

34. **Линкор** (линейный корабль) –

а) крупный, трехдечный (трехпалубный), трехмачтовый боевой корабль парусного флота с прямым парусным вооружением для артиллерийского боя в строю кильватера (линии баталии). Водоизмещение до 5000 т., вооружение - 80-130 пушек в три яруса вдоль бортов. (Ранее - от 56 пушек и более), экипаж до 1000 чел.

б) крупный боевой корабль 1-й пол. 20 в., пришедший на смену броненосцам. Водоизмещение 20-58 тыс. т., скорость до 33 узлов. Вооружение- 8-12 орудий 280-406 мм, до 20 100-152 мм, до 140 зенитн. орудий. Броня - до 483 мм. Экипаж до 2000 чел.

35. **Миноносец** – боевой корабль, предназначенный для уничтожения вражеских судов торпедами. Прообраз их- катер с шестовой миной

времен рус.-турецкой войны 1877-1878 гг. Затем появились миноносцы водоизмещением 23-34 т. с двумя торпедными аппаратами и 1-37 мм пушкой. А в 80 гг. 19 в. - миноносцы. Водоизмещение около 75 т. и скорость хода до 16 узлов (впоследствии, в 1904-1905 гг.- 580-625 т., 25-27 узлов, 3 торпедных аппарата, 100-120 мм орудия). В 1-ю Мировую войну заменены эсминцами.

36. **Монитор** – бронированный низкобортный боевой корабль с малой осадкой - для артударов по берегу и кораблям в прибрежье. В росс. флоте - водоизмещение ок. 1500 т., скорость хода до 7 узлов, вооружение 229 мм орудия. В сов. флоте - ок. 1000 т., скорость до 11 узлов, вооружение 2-152 мм, 4-120 мм орудий. С 50 гг. 20 в. исключены из состава флотов.
37. **Охотник за подводными лодками** – небольшой боевой корабль для поиска и уничтожения подлодок, охранения транспортов и кораблей, несения дозоров. Применялся и для высадки десантов. Водоизмещение от 20 до 600 т. (малые и большие О.), скорость хода 12-30 узлов, вооружение - гидроакустические станции, 1-6 универс. орудий 20-76 мм, бомбомет, глубинные бомбы. В Сов. Союзе были малые - «М0-4» и большие - «БО» типа «Артиллерист». Ныне заменены противолодочными кораблями разных типов.
38. **Пакетбот** – двухмачтовое парусное судно водоизмещением 200-400 т., вооружение - 6-10 пушек. Посыльное и почтовое судно.
39. **Пароходофрегат** – фрегат середины 19 в., имевший и парусное вооружение, и паровую машину, сначала колесный, затем - винтовой. Предназначались для содействия сухопутным войскам в прибрежье, разведки, буксировки поврежденных кораблей и др.
40. **Подводная лодка** – корабль, способный погружаться и действовать под водой для скрытности удара. Оружие - ракетное, торпедное, (было - артиллерийское), минное. Против надводных и подводных кораблей, наземных объектов, для минных постановок, разведки, высадки диверсионных групп. Есть ракетные, торпедные, ракетно-торпедные по вооружению; атомные и дизель-электрические (по энергетической установке); одно-, полутора-, двухкорпусные (по конструкции); стратегические и многоцелевые (по назначению).
 - атомная - скорость хода до 35 узлов, водоизмещение до 20-25 тыс.т.;
 - дизельная - скорость надводная и подводная порядка 20 узлов, водоизмещение до 10 тыс.т.;
 - ракетная - имеет баллистические (для стратегических ПЛ) или крылатые ракеты класса «корабль-земля» и «корабль - корабль» в вертикальных шахтах или спец.контейнерах;
 - многоцелевая - вооружена торпедами различного вида, ракетами «корабль-корабль» и ракето-торпедами. Может ставить мины через трубы торпедных аппаратов. Борется с подлодками, надводными кораблями, несет дозорную службу;

- стратегическая - обычно атомная ракетная с ядерными зарядами «корабль-земля». Наши ПЛАРБ «Тайфун» сопоставимы с амер. типа «Огайо» (с ракетами «Трайдент»). Водоизмещение св.18000 т., скорость подводная до 25 узлов, глубина погружения - 400 м, 24 ракеты с дальностью стрельбы св.7000 км (11000 км), 18 торпед;
 - торпедная - с дальноходными самонаводящимися торпедами, водоизмещение до 7000 т., запас торпед - до 40 штук.
41. **Рефрижераторное судно** – транспортное судно, трюмы которого оборудованы рефустановками для перевоза скоропортящихся грузов (рыба, мясопродукты, овощи и фрукты). Есть низкотемпературные для перевозки замороженной продукции, высокотемпературные (перевозки охлажденного груза), универсальные (для любого груза) и фруктово-зы (с усиленной вентиляцией трюмов).
 42. **Ролкер** (ро-ро) – судно с горизонтальным и горизонтально-вертикальным способом грузовых операций. Используется для перевозки автомобилей, трейлеров и т.п., а также контейнеров на поддонах. Груз подается на судно через аппарель, пандусы или лифты с помощью тягачей, автопогрузчиков и т.д. Занимают в 5 раз меньше причального фронта, загружаются (разгружаются) в несколько раз быстрее. Грузоподъемность - не менее 6000 т., скорость - 19-20 узлов.
 43. **Сейнер** – рыболовное судно, ведущее лов кошельковым неводом. Имеет рабочую площадку для работы с неводом (одну - на корме, или две - в носу и корме). Могут применять тралы, дрейфтерные сети, конусные сети. Водоизмещение - 100-400 т., длина 20-40 м, скорость хода 8-12 узлов.
 44. **Скамповея** (полугалера) – парусно-гребное судно многоцелевого назначения, имевшая 3-5 пушек. Гребцы -одновременно и солдаты abordажной команды. Наиболее распространенное судно при Петре I (их было только в Северной войне – 438!).
 45. **Сторожевой корабль** – боевой корабль для охранения крупных кораблей и транспортов от удара подлодок, торпедных катеров, авиации; для дозорной службы на подходах к базе, для охраны госграницы. Ныне имеет водоизмещение 600-4000 т., скорость хода до 35 узлов, 1-4 универсальных 76-127 мм орудий, 10 зенитных автоматов, бомбометы, торпедные аппараты, станции РЛС, гидроакустические станции, ракетные комплексы, вертолет.
 46. **Струг** – плоскодонное парусно-гребное судно (одна мачта, 10-12 пар весел). Длина -20-45 м, ширина - 6-10 м. Вооружен несколькими пушками, экипаж - 60-80 стрельцов. Служил для перевозки войск, провианта, оружия.
 47. **Танкер** – судно для перевозки (наливая) в грузовых цистернах (танках) жидких и полужидких грузов (нефть, бензин, керосин, спирт и т.п.). Выгрузка - судовыми насосами. Водоизмещение до 100000 т. Свыше

- 100000 - супертанкеры (до 550000 т.). Танкеры-раздатчики, которые имеют грузоподъемность 500-1000 т. Обычно однопалубные суда с кормовым размещением энергоустановки и надстроек. Новейшие имеют двойное дно и борта для защиты экологии моря в случае аварии.
48. **Тральщик** – боевой корабль для поиска и уничтожения мин, проводки судов за тралами. Есть эскадренные, морские, рейдовые, речные (по мореходности, автономности, вооруженности). Имеют тралы, гидроакустические станции, другую аппаратуру для поиска и уничтожения мин. Вооружение - 1-2 универсальных артиллерийских орудий до 76 мм, скорость до 18 узлов, автономность до 2 недель, дальность плавания - до 1500 миль.
- базовые (до 600 т.) - для борьбы с минами в прибрежье и шхерах;
 - морские (600-1300 т.) - для борьбы с минами в удаленных районах моря;
 - рейдовые (до 250 т.) -- на внутренних рейдах, в гаванях, бухтах;
 - речные (до 100 т.) - на реках, водохранилищах, в гаванях;
 - эскадренные (1300-1500 т.) - для противоминного обеспечения эскадры в море (были до 2-й Мировой войны);
49. **Траулер** – морское рыболовное судно, имеющее тральное вооружение, морозильное, рыбообрабатывающее и иное оборудование. Есть малые (150-300 т.), средние (300-2000 т.) и большие (св. 2000 т.). Сейчас появились и супертраулеры.
50. **Флейт** – морское трехмачтовое судно, применявшееся как транспорт (Нидерланды). В России применялся в 17 в. Имел 4-6 пушек, борта выше ватерлинии - заваленные внутрь. На фок- и грот- мачтах - прямые, на бизани - кривые паруса.
51. **Фрегат** –
- а) Парусно-гребной корабль шхерного флота 18 в., имел кроме парусов 12-18 пар весел, вооружение - до 38 пушек;
 - б) В парусном флоте - 3-мачтовый корабль, вооружение - до 60 пушек на двух деках (палубах). С сер. 19 в. - парусно-механические фрегаты;
 - в) Во 2-й Мировой войне - патрульные (эскортные) корабли водоизмещением до 1500 т., скорость до 20 узлов, 3-76 мм орудий, бомбометы;
 - г) Современные фрегаты - водоизмещение до 8000 т., скорость - более 30 узлов, противолодочные, противокорабельные и зенитные ракетные комплексы, 1-2 вертолета. Для борьбы с ПЛ и авиацией, охраны конвоев.
52. **Чайка** – речное гребное судно запорожских казаков 16-17 в.в., приспособленное для военных походов. Длина - до 20 м, ширина и высота борта - 3-4 м, экипаж - 50-70 человек. Имелась мачта и 10-15 пар весел, 2-4 небольших пушки. Снаружи вдоль борта подвешивали толстые жгуты из камыша - для устойчивости и непотопляемости.
53. **Челн** – лодка, выдолбленная или выжженная из целого ствола дерева

(реже - из коры), приводимая в движение шестом или веслом. Древнейшее средство передвижения на воде. Длина 3,5-6 м, ширина - 0,8 м. А в Киевской Руси - длина до 10 м, ширина около 1 м с веслами и малым парусом на съемной мачте. В конце 15 в. вытеснены наборными судами.

54. Шаланда –

а) небольшое мелкосидящее судно в портах - для разгрузки судов на рейде или транспортирования грунта от дно углубительных снарядов;
б) рыбацкая парусная плоскодонная лодка с выдвижным килем (на Черном и Азовском морях). Имеет парус, хорошие мореходные качества. Длина - 7,5-8,5, ширина - около 2,5 м, высота борта - 0,8-0,9 м, осадка - 0,6-0,7 м. Грузоподъемность - 3-5 т.

55. Шебека – в русском флоте со 2-й пол.18 в. -гребно-парусное трехмачтовое судно с косыми парусами для посыльной службы, перевозки войск и действий в шхерах. Узкий корпус длиной до 36,5 м, шириной 10,2 м, осадкой - 3,3 м. До 40 весел. 32-50 малых пушек.

56. Шитик – новгородское плоскодонное парусно-гребное грузовое судно II-15 в.в. Длина 12-15 м, ширина 3-4 м, грузоподъемность 15-24 т. Мачта с прямым парусом, весла, навесной руль. В средней части - навес для защиты груза от дождя, в корме - кубрик команды. В 17-19 в.в. распространился и на Сибирь, Камчатку. Здесь обшивка крепилась кожаными ремнями, иногда - ивовыми прутьями. Парус - из шкур.

57. Шлюп –

а) военный 3-мачтовый корабль (2-я пол. 16 - 1-я пол.19 в.в.) с прямыми парусами на фоке и гроте, косым на бизани. Для разведки, дозорной, посыльной служб, транспортного и экспедиционного использования. Водоизмещение -300-900 т., вооружение - 16-32 орудий;
б) в годы 2-й Мировой войны - корабль охраны конвоев (водоизмещение до 2000 т., скорость хода до 20 узлов, 2-6 орудий 100мм, 4-8 зенитных автоматов, бомбометы, глубинные бомбы).

58. Шнява – небольшое парусное торговое или военное судно 17-18 в.в. Имели 2 мачты с прямыми парусами и бушприт. Военные имели 12-18 пушек - для разведки и посыльной службы в шхерном флоте Петра I. Длина - 25-30 м, ширина - 6-8 м, водоизмещение до 150 т., экипаж до 80 человек.

59. Шняка – беспалубное одно-двухмачтовое (с заваливавшейся мачтой и прямым парусом) парусно-гребное рыболовецкое поморское судно из толстых досок. Экипаж - 3-4 человека, грузовместимость - 200-300 пудов. Длина 7-12 м, ширина 2-2,5 м, осадка - 0,6-0,8 м.

60. Эверс – одномачтовое парусное судно до 200 т. водоизмещением для грузовых перевозок с отдаленных рейдов до береговых причалов.

61. Эсминец (эскадренный миноносец) – боевой корабль для уничтожения надводных и подводных кораблей, огневого содействия войскам в

прибрежье, ПВО и ПЛО, поддержки десантов, конвоев и т.п. В 1904-1905 гг. имели водоизмещение 300-700 т., скорость хода до 30 узлов. Во 2-ю Мировую войну - 1500-2000 т., скорость 35-37 узлов. Современные – до 8500 т, скорость - 38-40 узлов. Вооружение - 2-4 орудия 130 мм, 2 -35 -трубных торпедных аппарата, зенитно-ракетные, противолодочные и противокорабельные комплексы, РЛС, гидроакустическая аппаратура, 1-3 вертолета. Это наиболее универсальные боевые корабли.

62. Яхта –

- а) парусное, парусно-моторное, моторное судно для спорта и туризма;
- б) правительственное судно для высокодолжностных лиц и их гостей.

Список использованной литературы

1. Адмиралы Российского флота. Россия поднимает паруса. Сост. В.Д.Доценко. – СПб.: Лениздат, 1995
2. Аренс Е.Н. История русского флота в екатерининский период. Литогр. Издание. – СПб.; 1897
3. Архив К.Маркса и Ф.Энгельса. – М.: Политиздат, 1946
4. Архив морского министерства. Опись высочайшим повелениям. – М., 1872
5. Белкин С.И. Одиссеи рыбацких шхун. – Л.: Судостроение, 1993
6. Бескровный Л.Г. Армия и флот России в начале XX в, - М.: Наука, 1986
7. Бестужев И.В. Крымская война – М., 1956
8. Боевая летопись Советского ВМФ (1917-1941г.г.) – М.: Воениздат, 1983
9. Боевая летопись Советского ВМФ (1941-1942) – М.: Воениздат, 1983
10. Боевой путь советского ВМФ (ред. А.В.Басов) изд. 4. – М.: Воениздат, 1988
11. Броневицкий А. История Донского войска ч.І. – Киев, 1983
12. Быховский И.А. Рассказы о русских кораблестроителях – Л. Судостроение, 1966
13. Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской истории – СПб, 1875
14. Висковатов А.В. Обзор морских походов русских ... - М.: Воениздат, 1946
15. Висковатов А.В. Краткий исторический обзор морских походов русских... - СПб, 1994
16. Военная история (под ред. А.М. Косова) – М.: Воениздат, 1983
17. Военно-морская идея России. Духовное наследие Императорского флота. – М.: Российский военный сборник, 1997
18. Военно-морской словарь (гл.ред. Синицын Н.П.) – М.: Воениздат, 1990
19. Гельвальд Ф. В области вечного льда. Пер. с нем. Изд. 2. – СПб: 1884
20. Горшков С.Г. Морская мощь государства – М.: Воениздат, 1976
21. Гришин Ю.А. История мореплавания (уч. Пособие). – М.: Транспорт, 1972
22. Геманов В.С. История Российского флота – Калининград, Янтарный сказ, 2001
23. Дважды Краснознаменный Балтийский флот. – М.: Воениздат, 1990
24. Друян Ю.А., Шнейдер И.Г. Паруса над океаном – Калининград: Книгиздат, 1986
25. Дыгало В.А. Откуда и что на флоте пошло. – М.: ДОСААФ, 1990
26. История военно-морского искусства т. І. – М.: Воениздат, 1953
27. История военно-морского искусства т. ІІ. – М.: Воениздат, 1954
28. История второй мировой войны 1939-1945. т. 9. – М. Политиздат, 1987
29. История дипломатии т. І. – М.: Политиздат, 1959
30. История дипломатии т. 7. – М.: Политиздат, 1966
31. История русской армии и флота – М.: Образование, 1913

- 32.История СССР с древнейших времен до наших дней том I. М.:Наука, 1966
- 33.Кадесников И.З. Краткий очерк белой борьбы под Андреевским флагом. – ЛНПП “Облик”, 1981
- 34.КБФ в завершающий период Великой Отечественной войны. – М.: Воениздат, 1975
- 35.Конради Х. Морская война на Черном море. 1941-1944 г.г. (пер. с нем.) – М. 1984
- 36.КПСС в резолюциях и решениях. ч. I. – М.: Госполитиздат, 1953
- 37.Левченко М.В. Очерки по истории русско-византийских отношений – М.: изд. АН СССР, 1956
- 38.Ленин В.И. Полное собрание сочинений, т. 12. – М.: Политиздат, 1982
- 39.Ленин В.И. Полное собрание сочинений, т. 21. – М.: Политиздат, 1983
- 40.Ленин В.И. Полное собрание сочинений, т. 34.- М.: Политиздат, 1984
- 41.Ленин В.И. Полное собрание сочинений, т. 48. – М.: Политиздат, 1985
- 42.Мавродин В.В. Начало мореходства на Руси. – М. 1954
- 43.Мавродин В.В. Русское мореходство на южных морях – Симферополь: Крымиздат, 1955
- 44.Майстер Ю. Морская война в Восточноевропейских водах 1941-1945 г.г. (Пер. с нем.) – М.:
- 45.Маркс К. Тайная дипломатия XVIII в. – М.: Политиздат, 1966
- 46.Материалы XXII съезда КПСС – М.: Политиздат, 1966
- 47.Митрофанов В.П., Митрофанов П.С. Школа под парусами. Учебный парусный флот XVIII-XX в.в. – Л.: Судостроение, 1989
- 48.Морской атлас т.3. ч.I. Описания к картам. – М.: Изд. ГШ ВМФ, 1959
- 49.Морской атлас т.3. ч.II. Описания к картам. – М.: Изд. ГШ ВМФ, 1959
- 50.Арктические путешествия россиян. – М.: Мысль, 1977
- 51.Письма и бумаги императора Петра Великого, I. – СПб, 1897
- 52.Повесть временных лет. – М.: Изд. АН СССР, 1950
- 53.Раздолгин А.А.Фатеев М.А. На рубежах морской славы. – Л.: Судостроение, 1988
- 54.Русское военно-морское искусство. – М.: Воениздат, 1951
- 55.Соловьев С.М. История России с древнейших времен, т. I. – М.:
- 56.Сорокин А.И. Русско-японская война 1904-1905. – М.: Воениздат, 1956
- 57.Сорокин А.И. Оборона Порт-Артура – М.: Воениздат, 1948
- 58.Ставницер М. Русские на Шпицбергене – М.: Главсевморпуть, 1998
- 59.Тарле Е.В. Крымская война – М.-Л., 1950
- 60.Тарле Е.В. Сочинения т. 9, - М.: 1989
- 61.Трешаков Е.Ф. История открытия и исследования Антарктиды. – М.: Геофизиздат, 1987
- 62.Три века Российского флота т. II. (колл. авт.) - СПб.: Логос, 1996
- 63.Три века Российского флота т. III. (колл. авт.) - СПб.: Логос, 1996
64. Флот в Первой мировой войне т. 4. – М.:Воениздат, 1964
- 65.Фриман Л. Значение крепостей для обороны России (по опыту Отече-

- ственной войны 1812 г.) – СПб.: 1912
- 66.Хельмут Ханке. Люди, Корабли, Океаны. – Л.: Судостроение, 1976
- 67.ЦГА ВМФ ф. 3, д. 2274; д. 1138
- 68.ЦГА ВМФ ф. 151, д. 4
- 69.ЦГА ВМФ ф. 342, оп. 2, д. 140
- 70.ЦГА ВМФ ф. 172, д. 1
- 71.ЦГА ф. 19. Протокол СНК № 59. М. Политиздат
- 72.Энциклопедия Российского Императорского флота, 1892-1917 г.г. – Минск: Харвест, 2000
- 73.Golber F.A. Berings Voyades – New-York, v. I
- 74.Jane Fred T. The Imperial Russian Navy It's Past and Future. London 1899
- 75.Васильев А.М. Проблемы рыбной отрасли // Материалы IV Международной научно-практической конференции – Апатиты: Изд. Кольского НЦ, 2007
- 76.Горшков С.Г. Океанский страж // Красная Звезда, 1985 5 марта
- 77.Костев Г.Г. Морской флот СССР в 1951-58 г.г. // Морской сборник 1999 № 3
- 78.Русские выходят в океан // Морской сборник 1978 № 2
79. Родин А.В. Положение рыбной отрасли // Рыбачьи новости 1997, №№ 16-17
- 80.Кофман В. Цусима: анализ против мифов // Наваль 1991 № 1
- 81.Заявление ТАСС // Правда 1968, 24 ноября
82. Песпективы Военно-Морского флота // Наука и жизнь, 1997 № 6
- Газеты: Красная Звезда, Правда, Российская газета, Страж Балтики, Рыбачьи новости