Московский Государственный университет
им. М.В. Ломоносова

На правах рукописи

БОЛТРУКЕВИЧ Василий Анатольевич

Развитие Императорского Российского флота во второй половине XIX века в восприятии военно-морских кругов

Специальность 07.00.02. – отечественная история
Диссертация на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Научный руководитель
к.и.н., доцент Ф.А. Гайда

Москва
2014

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение……..4

Историография темы……13

Обзор источников…….20

Глава 1. Создание оборонительного флота. Оценка его военно-морскими кругами России и за рубежом (1856-1881)……...39

1.1. Появление броненосцев на Западе и их оценка современниками……..41

1.2. Морская политика Российской Империи в конце 1850-х – 1860-е гг. в оценке современников……...48

1.3. Основные качества броненосцев с точки зрения современников……....59

1.4. Броненосное судостроение в 1870-х гг. глазами современников. Полемика вокруг круглых судов адмирала А.А. Попова……70

Глава 2. Русский броненосный флот 1880 – начала 1890-х гг. глазами военно-морских кругов России: океанский флот вместо оборонительного……..84

2.1. Состояние русского флота на рубеже 1870-х – 1880-х гг. в оценке современников. Совещание 21 августа 1881 г. и его роль в формировании новой морской политики……....84

2.2. Восстановление Черноморского флота и строительство активных военно-морских сил на Балтике в восприятии современников…….....99

2.3. Дискуссия о путях эволюции морской силы в 1880 - начале 1890-х гг.: броненосец или миноноска? Военно-морские круги и поиск средств против минной угрозы……..111

Глава 3. Эволюция концепции крейсерской войны в 1856-1881 гг. в восприятии военно-морских кругов России……125

3.1. Зарождение идеи крейсерской войны. Характеристика первых крейсеров представителями русских военно-морских кругов. Первые попытки практического воплощения концепции……..125

3.2. Дальнейшее развитие доктрины крейсерской войны на рубеже 1860-х – 1870-х гг. 143

3.3. Развитие идеи крейсерской войны во время Восточного кризиса 1875 – 1878 гг. ……149

Глава 4. Развитие теории крейсерской войны в 1880-х – середине 1890-х гг. в представлении военно-морских кругов……...166

4.1. Эволюция класса русского океанского крейсера и оценка ее военно-морскими кругами……167

4.2. Пути развития идеи крейсерской войны в 1880-х гг. ……...181

4.3. Вопрос о станциях для крейсерской войны в отечественных водах в оценке современников……...195

4.4. Поиск потенциальных мест для базирования крейсеров в мировом океане и альтернативные варианты решения задачи снабжения……212

4.5. Оценка доктрины крейсерской войны на рубеже 1880 – 1890-х гг. современниками. Афганский кризис 1885 г. ……..232

Заключение……242

Библиография……251

Приложения……....289

1. Краткие биографические сведения……289

2. Иллюстрации……312

Введение.

Актуальность темы. «История учит… тому, что Россия без флота не может оставаться в ряду великих держав; что флот для нее имеет громадное значение…, что Россия, напротив, много проигрывала от пренебрежения к своему флоту за то, что не сознавала его необходимости…», - отмечали члены Лиги обновления флота[1] генерал-лейтенант А.Ф. Риттих и А.Л. Бубнов[2]. Проявившись особенно ярко в начале XVIII в., влияние военно-морского фактора на судьбу России продолжилось и в следующем столетии: «Если вдуматься в ход исторических событий с Петра Великого до наших дней, то можно сказать, что Россия побеждала много раз и многих, но существенную пользу для себя извлекала только тогда, когда оказывалась сильнее своих врагов на море», - писал капитан 2 ранга А.В. Домбровский[3].

Военный флот является средоточием всего лучшего, чем обладает государство, а его уровень наиболее ярко свидетельствует о ее научном потенциале. В середине XIX в. среди представителей русской военно-морской мысли существовало мнение, что в военном флоте «верно как в зеркале отражаются все конечные результаты, достигнутые политическим и экономическим развитием той страны, флаг которой поднят на судах флота»[4]. И далее: «Осмотрев тщательно какой угодно корабль и обратив внимание на заводские штемпели, украшающие различные изделия на судне, можно с точностью, не зная государства, к которому судно принадлежит, составить себе понятие о внутренней силе этого государства и о степени развития в нем промышленности»[5]. Однако, являясь свидетельством об уровне экономического развития, флот играет не менее важную для государства политическую роль и «выражает его притязания на известное

---

[1] Лига обновления флота - образована в 1905 г. для пропаганды необходимости России иметь военно-морской флот и содействия развития его.
[2] *Риттих А.Ф., Бубнов А.Л.* Россия и ее моря. Краткая история Россия с морской точки зрения. СПб., 1907. С. 4.
[3] *Домбровский А.В.* Русский флот в ряду мировых морских сил к 1914 г. // Российский военный флот. СПБ., б. г. С. 154, 155.
[4] ГА РФ. Ф. 667. Оп. 1. Д. 430. Л. 1.
[5] Там же. Л. 1, 1об.

международное положение. Состояние морской силы служит своего рода показателем деятельности государства»[6]. Зачастую было достаточно простой военно-морской демонстрации в нужной точке мирового океана, чтобы подкрепить дипломатический демарш или способствовать благополучному разрешению важного международного вопроса. Во второй половине XIX в. было достаточно моментов, когда великие морские державы использовали этот инструмент поддержки своих интересов в таких важных регионах земного шара, как Балканы и Дальний Восток. В истории русского флота наиболее удачными примерами подобного использования военно-морских сил можно считать американскую экспедицию 1863 – 1864 гг.[7] и сосредоточение сильных эскадр на Дальнем Востоке в 1880 г.[8] и 1895 г.[9]

Традиционно развитие Российского Императорского флота зависело, в первую очередь, от личного отношения к нему самодержца. Влияние Императора Александра III и Великого князя Константина Николаевича на развитие русских военно-морских сил во второй половины XIX в. можно сравнить только с деятельностью на этом поприще Петра Великого и Екатерины II в предыдущем столетии. Многое сделал для пропаганды необходимости морской силы для России Великий князь Александр Михайлович.

Личное участие членов Императорской семьи России в судьбе военно-морского флота обратило на себя внимание не только русского общества, но и зарубежных наблюдателей. Главный кораблестроитель британского флота Э. Дж. Рид писал, что русский флот «пользуется особым покровительством самой императорской фамилии»[10]. Наследник – Цесаревич,[11] «по своему рождению предназначенный заботам о более обширных интересах империи,

---

[6] *Беклемишев Н.Н.* О морской силе России. СПб., 1906. С. 8.

[7] Здесь имеется в виду почти одновременный приход летом 1863 г. эскадры адмирала С.С. Лесовского в Нью-Йорк, а эскадры адмирала А.А. Попова – в Сан-Франциско.

[8] Усиление Эскадры Тихого океана, вызванное острым кризисом в отношениях с Китаем из-за Илийского края.

[9] Было вызвана стремлением оказать воздействие на Токио, с тем чтобы он урезал свои требования к Китаю после завершения Японо-китайской войны 1894-1895 гг. Более подробно об этом эпизоде см.: *Мельников Р.М.* «Император Николай I» - звездные 1890-е. // Гангут. Вып. 28. СПб., 2001. С. 3 – 15.

[10] *Z.* Английское мнение о русском флоте. // Вестник Европы. 1872. № 9. С. 416.

[11] Здесь имеется в виду Великий князь Александр Александрович, будущий император Александр III.

принимает живейшее личное участие во флоте и хорошо знаком с каждой происходящей в нем переменой»[12]. Его брат Алексей[13] - «практический морской офицер», командир фрегата и изучает тайны «современного военного судна»[14]. Великий князь Константин, который уже «давно пользуется всем известной репутацией морского офицера, настолько предан интересам флота, что сохраняет за собой звание генерал-адмирала, несмотря на то, что занимает еще высокий пост председателя Государственного Совета…»[15]. Э. Дж. Рид особо указывал, что современная русская система управления, давшая флот в руки человека, «который при личных способностях обладает… большой опытностью в морском деле, и, вместе с тем, занимает высшие посты в морской и общегосударственной службе», имеет за собой весьма важные выгоды[16]. Уникальность положения Российского Императорского флота подтверждалась также и французским адмиралом Ж.Б.Э. Жюрьен де ла Гравьером: он отмечал, что единственным государством в Европе, где военно-морские силы находились «под особым покровительством», является Россия. «Не материальное развитие русского флота должно преимущественно привлекать наше внимание, но именно та, в высшей степени просвещенная заботливость, с которой Великий князь Константин Николаевич старается обеспечить участь большого семейства, вверенного Императором его управлению»[17].

Однако одних забот членов императорской фамилии о развитии морской силы страны было бы недостаточно. Инициативы сверху не имели бы практически никакого результата, если бы в русском флоте не было офицеров, отдававших все свои силы военно-морскому строительству в России. Без таких людей, как адмиралы Г.И. Бутаков, А.А. Попов, И.А. Шестаков и других подобных им подвижников Морского министерства,

---

[12] *Z.* Английское мнение о русском флоте… С. 416.
[13] Э. Дж. Рид имеет здесь в виду Великого князя Алексея Александровича. Был преемником Великого князя Константина Николаевича на посту генерал-адмирала.
[14] *Z.* Английское мнение о русском флоте… С. 416.
[15] Там же.
[16] Там же.
[17] *Жюрьен де ла Гравьер Ж.* Воспоминания адмирала. // Морской Сборник. 1860. № 13. Примечание на С. 542.

Российский Императорский флот никогда не смог бы достичь больших высот в своей эволюции.

Сегодня, на фоне постепенного выхода России из затяжного кризиса последних десятилетий, наблюдается повышение интереса научного сообщества и определенных общественных слоев к истории русского флота. В связи с этим представляется актуальным рассмотреть, как русские военно-морские круги видели перспективные пути развития военно-морских сил России в сложный и противоречивый период их развития.

Отдавая себе отчет о невозможности прямого заимствования для современного русского флота путей развития, которые казались актуальными полтора столетия тому назад, тем не менее, нельзя отрицать то положительное действие, которое может оказать на современное общество изучение исторического опыта предшествующих поколений, в нашем случае лучших представителей русской морской элиты, посвятивших жизнь флоту.

Целью нашего исследования является анализ восприятия активной частью военно-морских кругов наиболее актуальных вопросов, связанных со становлением русского флота во второй половине XIX в. Это была эпоха постоянных споров о том, какими должны быть пути развития военно-морских сил России. На всем протяжении указанного времени накал дискуссий мог увеличиваться, мог уменьшаться, однако никогда полностью не затихал. Полемика, существовавшая на всем протяжении рассматриваемого нами периода, затрагивала как небольшие детали, так и глобальные проблемы. Учитывая ее многогранность и сложность, мы избрали такие вопросы, занимавшие русских морских офицеров и близкие к ним общественные слои, на примере которых наиболее рельефно можно было показать, как должен был выглядеть и как должен был действовать русский флот с точки зрения современников.

Мы считаем, что подобными вопросами были, во-первых, формирование класса броненосцев и влияние на их эволюцию появления

кораблей-носителей минного оружия и, во-вторых, разработка концепции крейсерской войны.

Броненосные корабли традиционно, с момента их появления и на протяжении следующих ста лет (середина XIX - середина XX в.), оставались основной ударной силой. Так, лейтенант А.В. Шталь называл их «главным боевым элементом флота»[18]. Одновременно, этот класс боевых судов «не только обеспечивал оборону морских берегов, но и позволял вести активную внешнюю политику»[19]. Необходимо отметить, что это положение не смогло поколебать даже появление самодвижущейся мины, которая стала новым фактором военно-морского дела и привела к дальнейшему усложнению «науки и практики морского дела»[20]. Кроме того, необходимо учитывать, что на всем протяжении данного периода этот тип боевых кораблей являлся одним из самых сложных, дорогостоящих и долгостроящихся. Тем самым, именно в нем в наиболее сконцентрированном виде нашло свое выражение развитие промышленности державы. В связи с этим представляется логичным рассмотреть, как русское военно-морское сообщество второй половины XIX в. видело себе будущее развитие броненосного флота России и оказали ли какое-нибудь определенное влияние (и оказали ли вообще) на этот процесс идеи сторонников развития минного флота.

Относительно второй заявленной проблемы, крейсерской войны, можно сказать, что она являлась одной из магистральных концепций развития морской силы не только в России, но и в других странах мира. Это нашло свое выражение в том, что полемика вокруг дальнейшего развития указанной доктрины включала многие актуальные дискуссионные темы, тревожившие военно-морские круги на протяжении рассматриваемого периода, например, вопросы о военно-морских базах, об усовершенствовании конструкции крейсера и т.д. В связи с этим, по нашему

---

[18] *Шталь А.В.* Вопросы морской стратегии. // Морской Сборник. 1897. № 11. С. 16.
[19] *Бескровный Л.Г.* Русская армия и флот в XIX веке. Военно-экономический потенциал России. М., 1973. С. 522.
[20] Об изменениях в науке и практике морского дела. (Речь, прочитанная адмиралом С.И. Зеленным на акте Николаевской Морской академии). // Морской Сборник. 1877. № 3. С. 29.

мнению, необходимо разобрать, какое значение на всем протяжении указанного времени имела эта доктрина для русских военно-морских кругов.

Третья проблема, которую необходимо было рассмотреть – роль широких общественных кругов в формировании морской политики России. Нам следовало выяснить, насколько оно было серьезным и оказывало ли оно какое-нибудь влияние на развитие русского флота.

Следовательно, перед нами стоят три **задачи**. Во-первых, мы должны рассмотреть отношение военно-морских кругов к зарождению и дальнейшему развитию броненосцев, а также проанализировать то, как оценивали морские офицеры и близкие к ним общественные круги возможность соперничества между этим классом кораблей и миной. Во-вторых, нам представляется необходимым разобраться в том, как формировалась и оценивались морским сообществом доктрина крейсерской войны. В-третьих, хотелось бы обратить внимание на роль широких слоев общества в развитии военно-морских сил России, поскольку они иногда интересовалась делами флота, высказывали свои взгляды на данную тему и влияли на настроение военно-морских кругов.

Невозможно также не учитывать международный контекст указанных проблем и полемику, которая велась на сходные темы в ведущих странах мира.

Объектом нашей работы является восприятие русскими военно-морскими кругами морской политики Российской империи в указанный период своего развития, **предметом** – изучение взгляда русского Морского ведомства и близких к нему общественных кругов на процесс морского строительства России.

Под термином «морская политика» традиционно понимается целостный комплекс скоординированных мер, направленных на развитие военно-морского могущества страны. Термин «военно-морское строительство» использован нами как синонимичный понятию «морская политика».

Под наименованием «военно-морские круги» мы понимаем морских офицеров (в том числе высших), многие из которых активно участвовали в обсуждении основных вопросов военно-морского развития. В качестве синонима мы использовали понятие «военно-морское сообщество».

Хронологическими рамками исследования является период с 1856 по 1895 гг. В 1856 г. был подписан Парижский мир, завершивший Крымскую войну, одним из условий которого был запрет на строительство Россией Черноморского флота. Крымская война, завершившая парусную эпоху, стала рубежной вехой как для мировой, так и для русской военно-морской мысли. Кроме того, на 1850-е гг. падает начало промышленной революции в России, позволившей впоследствии начать перевооружение русского флота.

В 1892 г. была принята новая военно-морская программа, предполагавшая смену основного внешнеполитического вектора и ориентированная на потребности Дальнего Востока. В 1895 г. завершилась Японо-китайская война, кардинально изменившая расстановку политических сил в Азиатско-Тихоокеанском регионе, что предопределило окончательное переориентирование русской морской политики на Дальний Восток.

Методологическая основа исследования. При написании работы были использованы как общенаучные, так и специальные исторические методы. В основу был положен принцип историзма, который предполагает рассмотрение любого исторического явления в процессе его развития, а также принцип объективности, предполагающий непредвзятый подход к рассматриваемым источникам и показ всех событий в контексте исторической обстановки. В процессе исследования также использовался системный подход, который дает возможность представить взгляды русских военно-морских кругов на проблему дальнейшего развития русского военно-морского флота во второй половине XIX в. качестве целостной системы взаимосвязанных элементов, объединенных общими основополагающими принципами.

В качестве специальных исторических методов применялись проблемно-хронологический и сравнительно-исторический методы.

Новизна исследования. Научная новизна работы, прежде всего, заключается в том, что в ней впервые изучается реакция современников (в первую очередь, военно-морских кругов) на развитие русского флота в период второй половины XIX в.

Положения, выносимые на защиту:

1) Несмотря на то, что первые элементы морской политики начали появляться еще в XVIII столетии, только с начала второй половины XIX в. можно говорить о ее целенаправленном формировании. Именно в этот период начинается выделение собственно морской политики из общегосударственной. Дискуссии о развитии флота становятся неотъемлемой составляющей ее активного формирования.

2) Во второй половине XIX столетия в России на фоне эволюции броненосцев произошло принципиальное изменение отношения военно-морских кругов к этому типу кораблей. Изначально, в первый период строительства русского броненосного флота, доминировала установка на постройку боевых кораблей, предназначенных исключительно для береговой обороны. Позднее же, с 1881 г., победила точка зрения о необходимости строительства полноценных мореходных эскадренных броненосцев.

3) Появление на рубеже 1870-1880-х гг. минного оружия различных систем (прежде всего, шестовых и самодвижущихся мин) и его носителей – минных катеров, миноносок и миноносцев – несмотря на все старания сторонников развития этого направления, не смогло привести к полному вытеснению броненосных кораблей. Прежде всего, это было вызвано как почти полным отсутствием реального опыта использования нового вида оружия, так и развитием мер, направленных против него: как активных (введение противоминной

артиллерии и создание особого типа кораблей – истребителей миноносок), так и пассивных (внедрение особой конструктивной противоторпедной защиты и противоторпедных сетей).

4) Крейсерская война, по оценке военно-морских кругов второй половины XIX в., была одним из самых эффективных средств сдерживания потенциального противника. В конце 1870-х – 1880-х гг. формируется особый уникальный тип русского океанского крейсера, который для обеспечения полноценных действий требовал особых баз. В результате как технического прогресса, так и постоянного усовершенствования доктрины, русские корабли крейсерского класса своим присутствием в мировом океане смогли оказывать влияние на расстановку сил на международной арене. В качестве примеров можно привести Американскую экспедицию 1863-1864 гг. и поход русской эскадры в Соединенные Штаты в 1871 г. Во многом именно благодаря своевременным действиям русского флота был улажен Кульджинский кризис 1881 г. В свою очередь, морская демонстрация России была одним из факторов, заставивших Японию в 1895 г. уступить европейским державам при пересмотре итогов Японо-китайской войны 1894-1895 гг.

5) В 1880-х – первой половине 1890-х гг. русская военно-морская доктрина стала более активной, что позволило русским военно-морским силам оперативно реагировать на изменения международной обстановки, потенциально угрожающие России. Одним из самых наглядных примеров гибкости русской морской политики является, на наш взгляд, реакция русского Морского министерства на усиление германского флота (введение в кораблестроительную программу, изначально нацеленную на усиление Черноморского флота, броненосцев для Балтийского моря).

6) Широкие круги русского общества практически не обращали внимания на флот, воспринимая его только как некое

экзотическое явление. Отсутствие интереса и некомпетентность приводили к неправильному восприятию не только общих тенденций развития военно-морских сил России, но и ошибочной оценке частных случаев в военно-морской истории.

Апробация работы. Отдельные положения исследования нашли свое отражение в шести публикациях, три из которых осуществлены в изданиях, одобренных ВАК, и в одном докладе на международной междисциплинарной конференции.

Историография темы. Проблема восприятия русскими военно-морскими кругами развития флота России во второй половине XIX в. практически никогда не становилась предметом отдельного исследования. Существуют только две статьи, частично затрагивающие эту проблему[21].

Фоном для формирования взглядов военно-морского сообщества являлся процесс становления русских военно-морских сил в период технического переворота в кораблестроении, вызванного внедрением парового двигателя, брони и нарезной артиллерии, и их последующего бурного развития. Для освещения этого фактора был использован ряд работ по русской военно-морской истории. Отечественную историографию, использованную при написании диссертации, можно разделить на три группы: дореволюционную, советскую и современную. Рассмотрим их в хронологическом порядке.

Долгое время русская военно-морская история представляла собой собрание более или менее достоверных описаний прошлого. Точной наукой с критическим подходом к фактам она стала только в 1860-1870-е гг., когда начался ее настоящий расцвет[22]. В начальный период своего существования

---

[21] *Гаврилов Б.И.* Военно-морской флот и общественность России в конце XIX – начале XX века. //Россия на рубеже XIX – XX веков. Материалы научных чтений М., 1999. С. 315 – 324; *Давыдов А.* «Уссуриец», «Туркменец», «Финн»… или как эмир Бухарский и «кочевые трухменцы» строили Доброфлот. // Родина 1996, № 6/7. С. 53 – 56.

[22]*Монаков М.С.* Военно-морская наука в России: происхождение, возникновение и становление национальной системы знаний о вооруженной борьбе на море. М., 2011. С. 139, 140. См. также: *Киличенков А.А.* Современная английская и американская историография истории русского военного флота второй

эта дисциплина занималась, как правило, периодом XVIII – начала XIX вв., а также историей войн, ведшихся Россией в рассматриваемый нами период (Крымской и Русско-Турецкой 1877-1878 гг.). Промежуточные периоды оставались, как правило, в тени. Этот недостаток был впервые исправлен в «Историческом обзоре развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802 – 1902)»[23]. Этот юбилейный обзор, написанный С.Ф. Огородниковым, представляет собой первое исследование, в котором паровая и броненосная эпоха вписана в контекст общей истории русского флота. В нем впервые дается цельное изложение событий второй половины XIX века[24].

Следующим представителем дореволюционной историографии, которого нам бы хотелось отметить, является ординарный профессор Николаевской морской академии Е.И. Аренс. В своей работе «Роль флота в войну 1877 – 1878 гг.»[25] он, на примере войны с Турцией за освобождение славян, показал необходимость для России иметь морскую силу. В книге «Русский флот. Исторический очерк» эта же проблема рассматривается им в рамках всей истории России[26]. В наиболее развитом виде взгляды Е.И. Аренса нашли свое выражение в исследовании «Морская сила и история»[27]. В этой фундаментальной работе указывается, что «морская сила – один из главных факторов мировой истории»[28]. При этом Е.И. Аренс сразу же оговаривает, что не он первый открыл эту зависимость: первые зачатки этой концепции, по его словам, появились еще в XVIII в., окончательно же она была сформулирована в конце XIX в., когда «современные морские писатели,

---

половины XIX – начала XX в. Автореф. дисс. …канд. ист. наук. М., 1992. С. 7.; *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX в… С. 3.

[23] Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802 – 1902). Сост. С.Ф. Огородниковым СПб., 1902.

[24] *Пуденкова Е.П.* Формирование офицерских кадров Военно-Морского флота России в условиях модернизации флота (1856 – 1913). Автореф. дисс. …канд. ист. наук. М., 2001. С. 6.

[25] *Аренс Е.И.* Роль флота в войну 1877 – 1878 гг. СПб., 1903.

[26] *Аренс Е.И.* Русский флот. Исторический очерк. СПб., 1904.

[27] *Аренс Е.И.* Морская сила и история. СПб., 1912.

[28] Там же. С. 1.

с Мэхэном во главе, развили и обосновали это положение до ясной для всех наглядности»[29].

Пропаганду необходимости морской силы продолжил П.И. Белавенец. Его труд «Нужен ли нам флот и его значение в Истории России», хотя он, на наш взгляд, и уступал по качеству сочинениям Е.И. Аренса, пользовался большим успехом среди русской общественности. Об этом свидетельствует то, что как до революции, так и после нее он несколько раз переиздавался[30]. Главным недостатком этой работы, по мнению современных исследователей, является то, что в ней военно-морские силы не рассмотрены как единый организм, а отдано предпочтение разбору технических аспектов, в том числе и проблемам судостроения[31].

Некоторым особняком стоят обзорные труды по истории русского флота, появившиеся на волне интереса к нему широких общественных слоев России, спровоцированной ролью морской силы в Русско-японской войне. Как правило, эти популярные очерки часто носили поверхностный характер и представляли собой беглое перечисление основных событий[32]. Из всего многообразия подобных работ своей добротностью и научностью выделяются исследования капитан-лейтенанта А.Н. Щеглова и старшего лейтенанта Е.Н. Квашнина-Самарина. Первый из них указывает, что военно-морская история «исследует не только самые военные действия, но и общее состояние флота в данную эпоху т.е. судостроение, вооружение, комплектование личного состава, организацию и проч[ее]». Именно на основании подобного изучения предмета и слагается теория «главнейших военно-морских наук» - стратегии и тактики[33]. В свою очередь в работе Е.Н. Квашнина-Самарина высказываются идеи, созвучные концепции «Sea

---

[29] *Аренс Е.И.* Морская сила и история… С. 1.

[30] См., например: *Белавенец П.И.* Нужен ли флот России? СПб., 1910; *Он же.* «Материалы по истории Российского флота». Л., 1940.

[31] *Пуденкова Е.П.* Формирование офицерских кадров Военно-Морского флота России в условиях модернизации… С. 6.

[32] *Беклемишев Н.Н.* О морской силе России. СПб., 1906; *Риттих А.Ф., Бубнов А.Л.* Россия и ее моря. Краткая история Россия с морской точки зрения. СПб., 1907

[33] *Щеглов А.Н.* История военно-морского искусства. Опыт изложения военно-морского искусства с древнейших времен до наших дней. СПб., 1908. С. 1.

Power», разработанной в конце XIX в. западными военно-морскими теоретиками (американским А.Т. Мэхэном и английским Ф. Коломбом) и перекликающиеся со взглядами Е.И. Аренса на роль морской силы в истории государства[34].

К историографии можно отнести и довольно своеобразный вид литературы – исторические работы, приуроченные к спуску новых кораблей. В этих брошюрах освещается либо предыстория спускаемого корабля, т.е. судьба его предшественников-тезок, либо биография исторического персонажа, в честь которого будет названа новая боевая единица. К этому разделу можно отнести две работы, посвященные крейсеру I-го ранга «Память Азова» и его предшественникам, носившим это имя[35]. Сюда же примыкают два биографических очерка героев Русско-турецкой войны 1877-1878 гг., в честь которых предполагалось назвать два эсминца, которые должны были войти в состав Черноморского флота после завершения войны с Японией[36].

Одной из особенностей историографии русского флота до 1917 г. было то, что авторами исторических сочинений были исключительно морские офицеры[37]. Кроме того, в XIX в. ни один из морских историков не рассматривал деятельность Морского министерства по развитию военно-морских сил как единую морскую политику[38].

В течение первых двадцати лет после 1917 г. одной из главных тем, занимавших историков, был разбор действий русского флота в течение Первой Мировой войны. Одной из самых лучших работ, написанных в русле

---

[34] *Квашнин-Самарин Е.Н.* Морская идея в русской земле. История допетровской Руси с военно-морской точки зрения. СПб., 1912.

[35] *Батюшков.* Корабли «Азов» и «Память Азова». Кронштадт, 1901; *Петров 12-й А.В.* Корабль «Азов» в Наваринском сражении: к спуску броненосного крейсера «Память Азова». СПб., 1887.

[36] *Белавенец П.И.* Лейтенант Зацаренный, герой Русско-Турецкой войны 1877 – 78 годов за освобождение болгар. Исторический очерк ко дню спуска минного крейсера «Лейтенант Зацаренный». СПб., 1907; *Степанов В.В.* Капитан-лейтенант Баранов. Одесса: Б.и., 1909.

[37] *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX в… С. 4; *Гладких С.А.* Русский Военно-Морской Флот на Дальнем Востоке (1895 – 1904). Автореф. дисс …канд. ист. наук. Сыктывкар, 1999. С. 5.

[38] *Чистый А.В.* Морская политика Российской Империи на Дальнем Востоке во второй половине XIX в. Автореф. дисс …канд. ист. наук. СПб., 2002. С. 4; *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX в… С. 3.

этой тенденции, была монография М.А. Петрова[39]. В ней была сделана попытка с помощью архивных материалов комплексно рассмотреть формирование единой стратегии на основе анализа действий Военного, и Морского ведомств и Министерства Иностранных Дел на протяжении второй половины XIX – начала XX в. Несмотря на то, что это исследование было написано почти девяносто лет назад, оно до сих пор сохранило свое значение как памятник военно-морской мысли.

С.П. Моисееву принадлежит самый ранний советский справочник по корабельному составу Российского Императорского флота[40]. В него входит краткий очерк кораблестроения в России в промежуток с 1861 по 1917 гг.[41] Неоднократно переиздававшееся исследование А.П. Шершова[42] представляет собой очерк истории кораблестроения (в т.ч. и русского), начиная с древнего мира и заканчивая серединой XX в., на фоне развития промышленности и экономики. В изданной в 1973 г. монографии Л.Г. Бескровного[43] рассматривается военное и военно-морское строительство России с точки зрения влияния экономики на государственную оборону в XIX столетии. К сожалению, в ней отсутствует целостный взгляд на проводившуюся в стране морскую политику.

В конце XX в. в советской историографии появились новые тенденции. Если прежде период второй половины XIX в. либо вообще не становился предметом научного анализа, либо рассматривался вскользь, то на рубеже 1980-1990-х гг. постепенно начинает пробуждаться интерес к сюжетам, ранее не привлекавшим внимание. Одной из первых книг, появившихся в это время, является монография А.П. Шевырева[44]. В ней русский военно-морской флот рассматривается как модель русского общества, что позволило во второй половине 1850 – начале 1860-х гг. использовать

---

[39] *Петров М.А.* Подготовка России к мировой войне на море. М-Л., 1926.
[40] *Моисеев С.П.* Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 г.). М., 1948.
[41] Там же. С. 11 – 21.
[42] *Шершов А.П.* К истории военного кораблестроения. М., 1952.
[43] *Бескровный Л.Г.* Русская армия и флот в XIX в. Военно-экономический потенциал России. М., 1973.
[44] *Шевырев А.П.* Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы. М., 1990.

его в качестве полигона для апробации программы коренных реформ, предназначенных к реализации в масштабах всей страны.

На рубеже XX – XXI вв., вследствие пробудившегося интереса к военно-морской истории, в том числе в связи с празднованием трехсотлетия русского флота, произошло резкое увеличение количества исследований по этой теме. Характерной особенностью этого этапа развития историографии стало более тщательное изучение морской политики Российской Империи во второй половины XIX в. Среди работ, посвященных этой проблеме, необходимо выделить монографию Р.В. Кондратенко «Морская политика России 80-х гг. XIX века»[45]. На наш взгляд, это одна из самых лучших работ по указанной теме. Одним из положительных качеств этого исследования является цельность и комплексность подхода к исследованию фактов. С другой стороны, его недостатками являются отсутствие анализа проблемы планирования, а также почти полное игнорирование военно-экономического и технического факторов.

Еще одной проблемой, привлекшей в последнее время внимание военно-морских историков, стала разработка отдельных аспектов теории крейсерской войны. Прежде всего, необходимо выделить ряд отдельных статей, посвященных этой тематике[46]. Одной из самых последних работ на эту тему является монография В.И. Катаева[47]. Она представляет собой одно из немногих исследований, в котором делается попытка изучения проблемы соотношения технического и тактического аспектов развития этой доктрины. Кроме того, на волне интереса к указанной теме, появились исследования, посвященные биографиям отдельных представителей военно-морских

---

[45] *Кондратенко Р.В.* Морская политика Росси 80-х годов XIX века. СПб., 2006.

[46] Как пример, можно привести следующие статьи: *Давыдов Р.А.* Архангельские винтовые клипера – «оружие возмездия»? // Защитники Отечества. Материалы XXIII военно-исторических чтений. Вып. 11. Архангельск. 2008. С. 217 – 222; *Иоффе А.Е.* Возникновение идеи крейсерской войны.// Гангут. Вып. 1 СПб., 1991. С. 28; *Коршунов Ю. Л.* Таинственная экспедиция в Америку. //Гангут Вып. 23. СПб., 2000. С. 91 – 100.

[47] *Катаев В.И.* Крейсерские операции Российского флота. СПб., 2009.

кругов, являвшихся пропагандистами этой доктрины: А.Е. Конкевича[48], Л.П. Семечкина[49] и др.

Необходимо отметить, что интерес современного российского общества к истории отечественного флота отразился в создании ряда многотомных исследований, посвященных общей истории флота, в том числе и по второй половине XIX в.[50] Другим проявлением этой тенденции стало появление большого количества как монографий, так и отдельных статей, посвященных развитию русского кораблестроения[51].

В качестве вспомогательной литературы при написании нашей работы был использован ряд справочников по истории флота[52].

Итак, дореволюционная историография нашей темы по большей своей части имела официальный характер. Подавляющая часть исследований писалась различными чинами Морского ведомства. В советский период были написаны единичные работы, посвященные интересующему нас периоду. Впервые был затронут военно-экономический фактор военно-морского строительства. В наше время происходит расширение спектра проблем, так или иначе связанных с проблемой военно-морского флота, затрагиваемых исследователями. В течение последних двадцати – тридцати лет наблюдается сильный рост интереса к морской тематике. Постепенно осваиваются старые источники, вводятся в научный оборот новые.

---

[48] *Зонин С.А.* Под псевдонимом «Беломор». // Гангут Вып. 15. СПб., 1998. С. 98 – 102; *Кондратенко Р.В.* Миражи капитана Конкевича. // Гангут Вып. 49. СПб., 2008. С. 129 – 141; *Носков В.В.* Войны и вымысел капитана Конкевича (вымысел и реальность в произведениях А.Беломора). // Новый часовой. 2000. № 10. С. 196 – 201.

[49] *Кондратенко Р.В.* Судьба теоретика крейсерской войны. СПб., 2003.

[50] *Золотарев В.А., Козлов И.А.* Три столетия российского флота. В 3-х томах. СПб., 2003-2004; Три века Российского флота. 1696-1996. В 3-х томах. СПб., 1996.

[51] Сюда можно отнести следующие работы: А*ллилуев А.А.* Полуброненосные фрегаты типа «Дмитрий Донской» (1881 – 1905). Самара, 2006; *Андриенко В.Г.* Круглые суда адмирала Попова. СПб., 1994; *Арбузов В.В.* Броненосец «Петр Великий». СПб., 1993; *Арбузов В.В.* Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов». СПб., 2000; *Арбузов В.В.* Броненосцы типа «Екатерина II». СПб., 1994; *Богданов М.А., Гармашев А.А* Эскадренные броненосцы «Гангут» и «Наварин». СПб., 2007; *Грибовский В.Ю., Черников И.И.* Броненосец «Адмирал Ушаков». СПб., 1996; *Крестьянинов В.Я.* «Гангут». // Гангут. Вып. 5. СПб., 1992. С. 31 – 40; *Ликин Ю.А.* Винтовые клипера типа «Крейсер». // Морская Коллекция. 2006. № 3 (84). С. 1 – 32; *Мельников Р.М.* Крейсер 1 ранга «Адмирал Корнилов». Самара, 2007; *Мельников Р.М.* «Император Николай I» - звездные 1890-е. // Гангут. Вып. 28. СПб., 2001. С. 3 – 15; *Несоленый С.В.* Корветы «Витязь» и «Рында». СПб., 2011; *Сулига С.В.* Эскадренные броненосцы типа «Полтава». М., 2005 и другие.

[52] *Крестьянинов В.Я. К*рейсера Российского Императорского флота. 1856 – 1917 гг.. СПб., 2009.; *Ненахов Ю.Ю.* Энциклопедия крейсеров. Минск, 2006; *Тарас А.Е.* Энциклопедия броненосцев и линкоров. М – Минск, 2005.

Обзор источников. Источники, использованные при написании работы, можно разделить на *три группы*, перечисляемые по степени значимости для данной темы: 1) публицистика; 2) источники личного происхождения; 3) официальная документация. Часть источников была опубликована, некоторые из них были обнаружены в архивах. При написании работы были привлечены документы, находящиеся в двух федеральных архивохранилищах: Государственном Архиве Российской Федерации (ГА РФ) и Российском Государственном Архиве Военно-Морского флота (РГА ВМФ).

Учитывая особенности избранной нами темы, публицистические источники представляются нам наиболее важными. Их появление свидетельствует о постепенном пробуждении в российском обществе интереса к судьбе флота. Внутри этого раздела можно выделить несколько подгрупп.

Прежде всего, необходимо отметить огромное количество работ, посвященных различным проблемам развития русского флота. Они принадлежат, как правило, либо перу профессиональных моряков, либо штатским людям, имевшим то или иное отношение к военно-морским кругам, и содержат оценку положения на флоте. Особое значение для нас имеют статьи, опубликованные в официальном органе Морского министерства – «Морском Сборнике». Этот журнал начал издаваться в 1848 г. и выходит до сих пор. Периодичность его в рассматриваемый период, составляла двенадцать номеров в год, за исключением 1860 г., когда вышло тринадцать выпусков. Редакторами журнала, как правило, являлись представители Морского ведомства.

Большая важность этого издания для нас связана с тем, что основная часть публицистических работ была опубликована именно в этом журнале. Это издание отражало всю полноту проблематики, интересовавшей русские военно-морские круги; его содержание и тематика «определялись историческими и внутриполитическими условиями, общим состоянием и

развитием военно-морского дела в России второй половины XIX – начала XX вв.»[53]. Необходимо отметить, что определенная часть статей в указанный период была переводная. Как нам кажется, это свидетельствует о стремлении русских морских офицеров и близких к ним общественных кругов быть в курсе всех изменений и усовершенствований в военно-морском деле, происходивших в мире. «Морской Сборник» достаточно много места уделял характеристике иностранных кораблей: их закладке, постройке, спуску и службе[54]. В качестве примера можно привести полемику о перспективах башенных судов – мониторов[55] и дискуссию вокруг нового оружия – самодвижущейся мины или торпеды[56]. Подтверждением высокого интереса современников к этому журналу является тот факт, что ряд статей, помещенных в нем, издавался отдельными оттисками.

Другим печатным органом, публиковавшим статьи по морской тематике, был журнал «Русское Судоходство». Он издавался с 1886 по 1917 г. Периодичность его была двенадцать номеров в год, некоторые из них были двойные. Большую часть времени редактором издания являлся М.Ф. Мец. Основная тематика этого печатного органа была связана с русским торговым флотом и его развитием, однако в нем периодически печатались статьи по вопросам, связанным с военно-морскими силами[57]. В силу того, что

---

[53] *Лагутина Е.И.* Журнал «Морской Сборник» как источник по истории русского Военно-Морского флота (1848 – 1905). Автореф. дис. …канд. ист. наук. М., 1982. С. 15.

[54] В «Морском Сборнике» в разное время существовали специальные рубрики: «Броненосное судостроение», «Заграничная морская хроника», «Морская хроника», «Современная хроника» и др.

[55] В том числе см.: Башенная и батарейная система (Лекция капитана Кольза в Королевском Обществе Соединенных Служб – Royal United Service Institution). // Морской Сборник. 1867. № 9. Броненосные суда. С. 1 – 17; Броненосные суда. Извлечение из записки, представленной вице-адмиралом Пари французской академии наук. (Из Revue maritime et coloniale). (Пер. Н. Кох). // Морской Сборник. 1866. № 1. С. 129 – 152; *Бутаков И.Г.* Заметка об английских башенных судах // Морской Сборник. 1863. № 1. С. 131 - 136 и др.

[56] См., например: Аргентинские истребители миноносцы типа *Destroer* // Морской Сборник. 1896. № 8. Морская хроника. С. 38 – 41; Бронированные миноносцы. // Морской Сборник. 1887. № 1. Морская хроника. С. 28 – 34; *Бубнов А.* Еще несколько слов о миноносцах типа «Шихау». По поводу статьи «Миноносец Рени». // Морской Сборник. 1887. № 5. С. 177 – 202; *Вирениус А.А.* Миноноска «Сухум» // Морской Сборник. 1884. № 7. С. 1 – 34; *Дубасов Ф.В.* Тактика миноносок. // Морской Сборник. 1885. № 5. С. 75 – 101; № 12. С. 109 – 144.

[57] См., например: Возрождение Черноморского флота. // Русское Судоходство. 1886. № 2/3. С. viii; *К.* Приспособление торговых судов для военных целей. // Русское Судоходство. 1896. № 7. (172). Иностранные известия. С. 96, 97; *Одинцов А.И.* О снабжении портов Балтийского моря нефтяным топливом. //Русское Судоходство. 1896. № 3. (168). С. 25 – 43; *Токаревский А.М.* Искалеченные броненосцы // Русское судоходство. 1896. № 4 (169). С. 112 – 134; *Токаревский А.М.* Заключительное слово к статье «Искалеченные броненосцы». // Русское Судоходство. 1896. № 8 (173). С. 66 – 72 и др.

указанное издание имело неофициальный характер, многие из публикаций, имели яркий публицистический и резко критический характер. В этом журнале нас также интересовал раздел, в котором содержалась информация по зарубежным флотам[58].

Необходимо отметить, что при работе с «Морским Сборником» и «Русским Судоходством» нами была просмотрена бóльшая часть номеров за указанный период, что объясняется важным значением этих периодических изданий для нашей темы.

Вопросы развития морской силы интересовали не только специализированные издания. Работы, посвященные отдельным проблемам, связанным с русским флотом, печатались также в исторических и общеполитических журналах и газетах.

Определенный интерес представляют мнения иностранных морских офицеров о русском флоте, которые переводились и публиковались в русских журналах[59].

Источником, который также можно отнести к этой группе публицистики, является сборник статей «Поповка. Сборник статей о круглых судах», целиком посвященный полемике вокруг круглых судов[60]. Современники характеризовали его довольно противоречиво: с одной стороны, они отмечали беспристрастность его, с другой - называли его «доказательством для внуков, что их деды пусть и допустившие такой «грустный факт» как «*существование поповок* и *оборонительного флота*», тем не менее, сделали все возможное для протеста. «Санкт-Петербургские ведомости» считали его памятником «бдительности общественного мнения относительно истинных интересов страны»[61]. «Кронштадтский вестник»

---

[58] Как пример, можно привести статью: Электрическое освещение на военных судах. // Русское Судоходство. 1897. № 5 (182). Иностранные известия. С. 115, 116 и т.д.

[59] Как пример, можно привести следующие статьи: *Devastation* и «Петр Великий». // Морской Сборник. 1872. № 12. Морская хроника. С. 13 – 28; *Z.* Английское мнение о русском флоте. // Вестник Европы. 1872. № 9. С. 416 – 426.

[60] Поповка. Сборник статей о круглых судах. СПб., 1875.

[61] Библиография «Поповка». Сборник статей о круглых судах. 1875 года // Санкт-Петербургские ведомости, 23 апреля 1875 г. Цит. по: Дополнение к сборнику Поповка. Еще статьи о круглых судах. СПб., 1875. С. 92-94. Курсив не наш.

также положительно отзывался об этом труде: «Сборник «Поповка» представляет явление, заслуживающее внимание людей, интересующихся морским делом, и служит как бы естественным дополнением той полемики о круглых судах, которая до сих пор так интересует наших моряков»[62].

Определенный пласт публикаций связан с крейсерской войной. К нему можно отнести статьи, посвященные различным темам, связанным с этой проблемой: общим вопросам эволюции класса крейсеров (постройка, служба кораблей указанного класса)[63]; прогнозам эффективности указанной доктрины, в том числе и в случае войны с Англией[64]. Объяснение этому можно найти в том, что в определенный период Британская империя рассматривалась определенной частью русского общества в качестве основного противника России, что, прежде всего, было связано с участием английских войск и флота в Крымской войне[65].

Среди источников, использованных нами при написании диссертации, необходимо отметить статью редактора журнала «Морской сборник», подполковника по адмиралтейству Р.В. Зотова[66]. Она посвящена осмыслению появившейся в конце XIX в. концепции «Sea Power», и ее рецепции в русскую военно-морскую мысль. Помимо всего прочего, в этой работе была высказана идея о единстве сухопутной и военно-морской стратегии[67].

Довольно большая часть полемической литературы, использованной при написании диссертации, затрагивает вопрос, бывший весьма злободневным для русского флота во второй половине XIX в. – вопрос о

---

[62] Сборник «Поповка». // Кронштадтский вестник. 11 апреля 1875 г. Цит. по: Дополнение к сборнику Поповка… С. 87.

[63]Например: Броненосный корвет *Almirante Braun*. // Морской Сборник. 1881 № 6. Морская хроника. С. 22 – 28; Броненосный крейсер *Northampton*. // Морской Сборник. 1880. № 1. Морская хроника. С. 36 – 45; Вспомогательные крейсеры флотов американского и английского. // Морской Сборник. 1892. № 7. Морская хроника. С. 24 – 30

[64] К этой группе можно отнести, в том числе, и следующие работы: *Валицкий Ст.* Взаимное положение Англии и России в Северном Тихом океане. // Морской сборник. 1878. № 4. С. 11 – 29; № 5. С. 121 – 167; *Варнек А.И.* Об охране английской морской торговли. // Морской Сборник. 1894. № 4. С. 117 – 130; Испытания корвета *Volage.* // Морской Сборник. 1870. № 1. Броненосное и современное судостроение. С. 73 – 76; *Истомин В*. Значение подвига «Весты». // Русский Вестник. 1877. № 8. С. 883 – 894.

[65]*Литвинов С.В.* Англомания в России как социокультурное явление (последняя треть XVIII – середина XIX века). Автореф. дисс. …канд. культурологических наук. М., 1998. С. 14.

[66] *Зотов Р.В.* Стратегические уроки морской истории. //Морской Сборник. 1892. № 7. С. 69 – 110; № 8. С. 93 – 124; № 9. С. 113 – 126; №. 11. С. 127 – 170; № 12. С. 111 – 168.

[67] *Доценко В.Д., Доценко А.А., Миронов В.Ф.* Военно-морская стратегия России. М., 2005. С. 56.

военно-морских станциях. Наибольшее количество работ по указанной теме посвящено устройству порта на Мурманском побережье России[68]. Это объясняется повышенным вниманием русского общества к Русскому Северу во второй половине XIX в. Помимо этого, часть статей и отдельных изданий была посвящена разбору преимуществ и недостатков Владивостока и других дальневосточных пунктов[69]. Небольшая часть источников содержит альтернативные варианты решения проблемы достижения необходимой автономности кораблей крейсерского класса, в том числе путем внедрения нефтяного отопления паровых котлов[70].

Особым видом публицистики являются неофициальные записки, написанные различными представителями русских военно-морских кругов. Они сохранились в архивах и содержат ценную информацию о том, как воспринимались их авторами различные актуальные вопросы развития морской силы России. Бóльшая их часть находится в Государственном Архиве Российской Федерации (ГА РФ). Прежде всего, необходимо отметить личные фонды двух последних русских императоров – Александра III[71] и Николая II[72]. Нами также были использованы фонды Великих князей - Константина Николаевича, Алексея Александровича и Александра Михайловича. В фонде Великого князя Алексея Александровича[73], генерала-адмирала Российского флота, был, в частности, обнаружен один из экземпляров «Заключения Совещания 21 августа 1881 г. по вопросу о будущем развитии нашего флота, в связи с общим политическими и

---

[68] Как пример можно указать статьи: *Козлов М.* Несколько слов о значении Мурманского берега в гидрографическом и морском отношениях. // Морской Сборник. 1883. № 9. С. 21 – 26; *К[онкевич] А.[Е.]* Военный порт на Мурмане // Русский Вестник. 1889. № 12. С. 75 – 85 и др.

[69]Например: *Бартоломей.* Описание Амурского края. // Военный Сборник. 1860. № 9. С. 3 – 48; *Березин Е.В.* Очерк русских портов в Татарском проливе и Японском море. // Морской Сборник. 1861. № 1. С. 151 – 170; *Бурачек Е.* Где должен быть русский порт на Восточном океане? // Морской Сборник. 1865. № 9. С. 3 – 14; *Клыков М.* Обзор берегов залива Петра Великого. // Морской Сборник. 1871. № 11. С. 1 – 46; *Скальковский К.А.* Русская торговля в Тихом океане. Экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области Восточной Сибири, Корее, Китае, Японии и Калифорнии. СПб., 1883.

[70] В том числе: *Голов.* Нефтяное отопление паровых котлов на военных судах. // Морской Сборник. 1897. № 11. С. 101 – 112.

[71] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1.

[72] ГА РФ. Ф. 601. Оп. 1.

[73] ГА РФ. Ф. 681. Оп. 1.

военными требованиями»[74]. В фондах Великих князей Константина Николаевича[75] и Александра Михайловича[76] также отложились документы, имеющие отношение к нашей теме. Помимо всего, для написания работы был привлечен личный фонд графа Н.П. Игнатьева, крупного военного и дипломатического деятеля Российской империи[77]. В нем были обнаружены несколько документов, имеющих отношение к истории развития военно-морской мысли России. Из других фондов ГА РФ были задействованы «Коллекция рукописей Царскосельского дворца»[78] и одна из описей фонда III-го Отделения Его Императорского Величества Канцелярии[79].

Кроме того, нами были использованы неопубликованные публицистические источники, находящиеся в Российском Государственном Архиве Военно-Морского Флота. Это, прежде всего, документы Инспекторского департамента[80] и Канцелярии Морского министерства[81]. В этих фондах сохранились различные документы официального характера. Кроме того, нами использовалось собрание документов «Материалы по истории флота (коллекция)»[82]. В нем хранятся интереснейшие источники, охватывающие различные аспекты истории русского флота. Необходимо отметить, что этот массив документов на сегодняшний день еще полностью не освоен исследователями. Тематика публицистических записок очень обширна: это и общие соображения о будущем русского флота,[83] и проекты крейсерской войны, главным образом против Англии[84] и т.д. Одной из

---

[74] ГА РФ. Ф. 681. Оп. 1. Д. 8. Л. 2 – 3об.
[75] ГА РФ. Ф. 722. Оп. 1.
[76] ГА РФ. Ф. 645. Оп. 1.
[77] ГА РФ. Ф. 730. Оп. 1.
[78] ГА РФ. Ф. 543. Оп. 1.
[79] ГА РФ. Ф. 109. Оп. 3. (СА)
[80] РГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 3.
[81] РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2.
[82] РГА ВМФ. Ф. 315. Оп. 1, 2.
[83] *Александр Михайлович, Великий князь.* Записка «Как возвратить наш флот к жизни и сделать его действительно сильным». Черновик. // ГА РФ. Ф. 645. Оп. 1. Д. 733. Л. 1 – 9; *Александр Михайлович, Великий князь.* «Проект обновления русского флота». 1895. // ГА РФ. Ф. 601. Оп. 1. Д. 435. Л. 1 – 8; Записка без подписи о задачах Морского ведомства и о типе судов для русского флота [1880-е гг.]. // ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 431 Л. 1-14; «Мысли о употреблении флота на постоянную деятельную службу, с сохранением всех флотилий на сравнительно меньшие деньги». 19 февраля 1867 г. // ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 318. Л. 1 – 22.
[84] Анонимная записка с подписью «Не моряк» о целесообразности организации общества для строительства крейсерского флота и перспективах использования его в мирное время. Б/д. // ГА РФ. Ф. 730. Оп. 1. Д. 1872.

главных особенностей этой группы источников является их анонимность. Кроме того, они, как правило, не опубликованы.

Последнюю группу публицистических произведений составляют сочинения, посвященные истории как русского флота, так и военно-морских сил различных стран Европы и Америки. Одной из самых интересных работ этого плана является брошюра инженера-механика А.Т. Беляева «Очерк военного судостроения в России в период от 1863 года и до броненосного фрегата крейсера “Владимир Мономах”»[85]. В этой работе представлено развитие русского флота как единый процесс. В качестве изложения ей не уступает двухтомная «История корабля, общедоступное изложение судостроения и судоходства у всех прибрежных народов от древнейших времен до наших включительно», написанная Н.П. Боголюбовым[86]. Из остальных работ этого плана можно выделить статьи П.А. Мордовина, русского морского офицера и одного из авторов журнала «Морской Сборник»[87].

Необходимо отметить, что зачастую интерес к морской тематике проявлялся и в тех кругах, которые никак не были связаны с морем. Как пример, можно отметить отдельные письма святителя Феофана Затворника[88].

Для реконструкции восприятия военно-морскими кругами процесса восстановления Русского флота после Крымской войны, крайне сложного и весьма противоречивого, и дальнейшего его развития большое значение имеют источники личного происхождения. К литературе подобного рода традиционно относят дневники и мемуары. П.А. Зайончковский, выдающийся отечественный историк, совершенно справедливо отмечал, что

Л. 1, 2; *Дмитриев.* О значении крейсерского флота для России. 26 фев. 1888, СПб // РГА ВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 1538. Л. 1 – 50об; Записка неустановленного лица о противоречиях Англии и России на Балканах и о необходимости усиления русского флота. [1877 г.] // ГА РФ. Ф. 677.Оп. 1. Д. 460. Л. 1-13.

[85] *Беляев* А.Т. Очерк военного судостроения в России в период от 1863 года и до броненосного фрегата крейсера «Владимир Мономах». СПб., 1885.

[86] *Боголюбов Н.П.* История корабля, общедоступное изложение судостроения и судоходства у всех прибрежных народов от древнейших времен до наших включительно. В 2-х томах М., 1879.

[87] *Мордовин П.А.* Исторические соприкосновения России и Северной Америки по военно-морским вопросам. //Морской Сборник. 1885. № 10. С. 19 – 52; *Он же.* Русское судостроение в течение последних 25 лет. 1855 – 1880. // Морской Сборник. 1881. №8. С. 95 – 113; *Он же.* Французский неброненосный флот // Морской Сборник. 1884. № 1. С. 171 - 201; № 2. С. 175 – 212; № 4. С. 39 – 55.

[88] Творения иже во святых отца нашего Феофана Затворника. Собрание писем М., 2000. Том. 2. Выпуск 7.

«…дневники по своей природе более достоверны, нежели воспоминания. Им присуща свежесть восприятия, а, следовательно, и более достоверное описание того или иного события. Воспоминания пишутся обычно спустя известное время после происходящих событий, когда кое-какие детали могут быть уже забыты. Но при этом события в них освещаются более систематично»[89]. Необходимо отметить, что одним из самых существенных недостатков указанной группы является тенденциозность изложения, что приводит в ряде случаев к значительному искажению исторической правды. Тем не менее, при надлежащем критическом подходе, информация, содержащаяся в указанных источниках, представляется нам бесценной и уникальной, так как не находит своего отражения в официальных документах и публицистике.

Всю мемуарную литературу, использованную при написании работы, можно разделить на две неравные группы: воспоминания морских офицеров и мемуары гражданских лиц, так или иначе связанных с военно-морским флотом.

Прежде всего, необходимо назвать воспоминания адмирала И.А. Шестакова. С его назначением на пост Управляющего Морским министерством современники связывали, прежде всего, реформирование морского ведомства. Следует отметить, что оценки его деятельности были зачастую диаметрально противоположными. П.М. Ковалевский, литератор, чиновник Морского министерства, относился крайне отрицательно к этим преобразованиям[90]. Аналогичное мнение имел и адмирал Е.С. Бурачек[91]. Мнения людей, далеких от морской службы, были иными. В частности, Государственный секретарь А.А. Половцов характеризовал нового управляющего Морским министерством положительно. Он записал в своем

---

[89] *Зайончковский П.А.* Введение // История дореволюционной России в дневниках и воспоминаниях: Аннотированный указатель книг и публикаций в журналах. Под ред. П.А. Зайончковского. М., 1976. Том. 1. С. 4.

[90] *Ковалевский П.М.* Власти предержащие. В Главном Адмиралтействе. // Русская старина 1909. № 1. С. 88, 89.

[91] *Бурачек Е.С.* Заметки о флоте. // Морской Сборник. 1909. № 2. С. 57.

дневнике: «То был истинный сын отечества… его искренность, правдивость для меня были в высшей степени привлекательны и ставили этого человека весьма высоко над прочими его сверстниками и сотоварищами. Смерть Шестакова тяжелая народная, государственная утрата»[92]. В свою очередь, публицист и общественный деятель, князь В.П. Мещерский называл его «одной из светлых личностей нашего флота», отмечал, что он «имел репутацию энергичного и умного русского человека». И далее: «Личность эта [т.е. И.А. Шестакова – В.Б.] действительно была из крупных: это был… моряк старой школы, по заветам и преданиям, и в то же время зорко следивший за развитием морского дела…»[93]. Редакция журнала «Русская Старина» следующими словами отозвалась на смерть адмирала: «Это был человек, одаренный большими способностями, энергией и горячо любивший отечество»[94].

Очевидно, что литературное наследие человека, характеризуемого столь ярко, хотя и неоднозначно, и имеющего высокое положение в бюрократической иерархии страны, имело большую ценность для изучения сложной эпохи в истории русского флота[95]. Это было очевидно и современникам И.А. Шестакова. Так А.А. Половцов, по долгу службы принимавший участие в разборке бумаг, оставшихся после его смерти, положительно оценивал воспоминания покойного адмирала. В течение почти целого месяца, с 13 декабря 1888 по 5 января 1889 г., он читал воспоминания Шестакова, что нашло отражение в его дневнике: «Страшная стужа, сижу целый день дома и наслаждаюсь чтением Шестакова. Замечательна литературная отделка», - записано им 13 декабря[96]. Через одиннадцать дней, 24 декабря, мы находим следующую запись: «Отвратительная погода, сижу

---

[92] *Половцов А.А.* Дневник государственного секретаря. В 2-х томах. Том 2. М., 2005. С. 117.
[93] *Мещерский В.П.* Мои воспоминания. М., 2005. С. 339, 631.
[94] Иван Александрович Шестаков. 1820 – 1888. Воспоминания Л.И. Шестаковой // Русская старина. 1889. № 4. С. 135.
[95] *Исаков И.С.* Адмирал Шестаков и его «Воспоминания». // *Шестаков И.А.* Полвека обыкновенной жизни. СПб., 2006. С. 24.
[96] *Половцов А.А.* Дневник государственного секретаря… С. 135.

целый день за мемориальными извлечениями и чтением записок Шестакова»[97].

К сожалению, дневники и воспоминания адмирала И.А. Шестакова до сих пор не изданы полностью. Отчасти это было связано с тем, что в них содержались нелестные характеристики представителей правящей династии и высшей бюрократии России. Поэтому при жизни автора была сделана только одна попытка частичной публикации воспоминаний в «Русском Архиве»[98]. Невозможность полного издания своего труда понимал и сам автор, считавший возможным опубликовать его только после своей смерти[99]. Более того, император Александр III указал не публиковать их ранее, чем через 50 лет после кончины «беспокойного адмирала»[100]. Таким образом, по словам И.С. Исакова, «литературное наследство адмирала… было похоронено в архивах библиотеки и тем самым исключено из научно-исторического и литературного обихода»[101]. Тем не менее, можно думать, что частичная публикация сыграла свою роль, и в петербургских кругах знали о существовании записок и об их характере[102]. Так или иначе, но попытки издать воспоминания И.А. Шестакова были продолжены только после Великой Отечественной войны, однако и тогда дело застопорилось[103]. Только в наше время удалось издать эти записки[104]. Этим изданием мы и пользовались при работе над нашей темой.

Следует также отметить, что до 1917 г. было издано небольшое количество писем И.А. Шестакова и воспоминания его тетки Л.И. Шестаковой[105].

---

[97] *Половцов А.А.* Дневник государственного секретаря… С. 141.
[98] См.: *Шестаков И.А.* Полвека обыкновенной жизни. Воспоминания. // Русский Архив. 1873. № 2. С. 164 – 200.
[99] *Исаков И.С.* Адмирал Шестаков и его «Воспоминания»… С. 9.
[100] Там же.
[101] Там же. С. 9, 10.
[102] *Богданович А.В.* Три последних самодержца. М., 1990. С. 106.
[103] *Козырь В.В.* От составителя // *Шестаков И.А.* Полвека обыкновенной жизни. СПб., 2006. С. 6.
[104] *Шестаков И.А.* Полвека обыкновенной жизни. СПб., 2006.
[105] Иван Александрович Шестаков. 1820 – 1888. Воспоминания Л.И. Шестаковой. // Русская Старина. 1889. № 4. С. 161 – 182.

Достаточно ценным источником по истории восприятия русского флота второй половины XIX – начала XX в. являются воспоминания вице-адмирала Г.Ф. Цывинского «50 лет в Императорском флоте». Эти записки, написанные им в эмиграции, были изданы еще в 1924 г.[106] В 2008 г. они были переизданы.[107] В своей работе мы использовали второе издание. Согласно замыслу автора, его мемуары должны были стать своеобразным напутствием потомкам, чтобы они не повторяли «тех ошибок в системе воспитания будущих флотоводцев, которые были причиной гибели флота, а за ним и гибели самого Русского Государства»[108].

Среди мемуарной литературы, написанной морскими офицерами, несомненно выделяются дневники адмирала Д.И. Кузнецова[109]. В них содержится подробное описание морского перехода на Дальний Восток Первого Амурского отряда, что делает их одним из самых ценных источников по истории становления русского парового крейсерского флота после Крымской войны.

Одним из самых интересных источников личного происхождения, на наш взгляд, являются воспоминания Е.И. Аренса. Они были опубликованы в 1890 г. в журнале «Русское Обозрение»[110]. Эти записки содержат описание плавания клипера «Стрелок» в Атлантике накануне и во время Афганского кризиса 1885 г. Они, в частности, включают ценные нас для размышления офицеров крейсера относительно возможности войны с Англией.

Хотелось бы отметить также и мемуары лейтенанта Н.И. Апостоли «В Чикаго на выставку. (Из дневника морского офицера)»[111]. В них сообщается о визите крейсера «Дмитрий Донской» в Нью-Йорк по случаю празднования

---

[106] *Цывинский Г.Ф.* 50 лет в Императорском флоте. Рига, 1924.
[107] *Цывинский Г.Ф.* 50 лет в Императорском флоте. СПб., 2008.
[108] Там же. С. 3.
[109] *Кузнецов Д.И.* Первый Амурский отряд. // Гангут СПб., 2009. Вып. 52. С. 114 - 128; Вып. 53. С. 126 - 143.
[110] *Аренс Е.И.* Из плавания на клипере Стрелок в 1883 - 1885 гг. // Русское Обозрение. 1890. № 7. С. 220 – 255; № 8. С. 573 – 619; № 9. С. 53 – 106.
[111] *Апостоли Н.И.* В Чикаго на выставку. (Из дневника морского офицера). // Разведчик. 1893. № 135. С. 438 - 439; № 136. С. 452 – 454; № 140. С. 516 – 519; № 142. С. 550 – 553; № 153. С. 745 – 750; № 159. С. 847 – 850.

400-летия открытия Америки. К этим запискам примыкают мемуары вице-адмирала В.Ф. Руднева о переходе на крейсере «Африка»[112].

По нашему мнению, особое внимание следует обратить на литературное наследие А.К. Де-Ливрона. При написании работы нами были использованы две части его записок. Это его ранние воспоминания о плавании на корвете «Калевала» в 1860-х гг., которые были изданы в качестве приложения к журналу «Морской Сборник» в 1909 г[113]. Кроме того, мы воспользовались его мемуарами более позднего периода, озаглавленными «Отрывки воспоминаний о плавании на клипере “Стрелок” в 1880-1882»[114]. Ценность этих источников, по нашему мнению, заключается в том, что, благодаря им, мы можем проследить эволюцию взглядов одного морского офицера на развитие русского флота на протяжении довольно продолжительного отрезка времени. К сожалению, поздние воспоминания А.К. Де-Ливрона, в отличие от ранних, достаточно фрагментарны, что затрудняет использование содержащейся в них информации.

В числе мемуарной литературы, вышедшей из под пера морских офицеров, необходимо отметить также следующие источники. Прежде всего, это заметки лейтенанта А.М. Доможирова о плавании на клипере «Джигит» в Тихом океане[115]. В отличие от большинства аналогичных источников, они были написаны непосредственно во время плавания и отосланы им из ближайшего порта в Санкт-Петербург, где сразу же были напечатаны в очередном номере «Морского Сборника». Достаточно интересным и информативным источником является дневник Ю.В. Арсеньева[116]. Он посвящен переходу автора на одном из полуброненосных фрегатов русского флота из Ревеля до Алжира и описанию иностранных портов. Необходимо

---

[112] *Руднев В.Ф.* Из Владивостока в Сан-Франциско и на Сандвичевы острова. (Из воспоминаний кругосветного плавания на крейсере «Африка»). // Русская Старина. 1909. №. 5. С. 365 – 385.

[113] *Де-Ливрон А.К.* Корвет «Калевала». (Воспоминания старого моряка). // Морской Сборник. 1909. № 7. С. 1 – 16. № 8. С. 17 – 32. № 9. С. 33 – 64. № 10. С. 65 – 96. № 11. С. 97 – 110.

[114] *Де-Ливрон А.К.* Отрывки воспоминаний о плавании на клипере «Стрелок» в 1880-82. СПб., 1913.

[115] *Доможиров А.М.* Из заметок о кругосветном плавании на клипере «Джигит». Переход от Вальпарайзо до Гонолулу. Пребывание клипера в последнем порте. Некоторые новые данные относительно Сандвичевых островов. // Морской Сборник. 1879. № 8. С. 79 – 116.

[116] *Арсеньев Ю.В.* От Ревеля до Алжира. Из дневника морского офицера. // Русский Вестник. 1882. № 10. С. 828 – 850.

отметить еще и записки С.А. Гунаропуло[117]. В них нашла свое отражение ситуация, сложившаяся на русском Черноморском флоте после Крымской войны.

Особый раздел мемуарной литературы представляют воспоминания чиновников Морского ведомства. В их числе необходимо отметить записки тайного советника К.А. Манна, директора канцелярии Морского министерства[118]. Эти воспоминания содержат в себе богатый материал по внутренней жизни министерства: характеристики Управляющих Морским министерством и т.д. К этому источнику примыкают мемуары писателя П.М. Ковалевского, одно время работавшего в Морском министерстве[119]. Особо можно отметить труд выдающегося русского и советского кораблестроителя А.Н. Крылова «Мои воспоминания», переиздававшийся неоднократно. При написании диссертации было использовано издание 1963 г., как одно из лучших[120].

Важным источником личного происхождения, использованным при написании нашей работы, являются воспоминания французского военно-морского теоретика адмирала Ж.Б.Е. Жюрьена де ла Гравьера[121]. Помимо подробной характеристики морской политики Франции за довольно продолжительный период, они содержат оценку французским морским офицером тех процессов, которые шли в русском флоте после Крымской войны.

Для освещения восприятия военно-морскими кругами процесса развития русских военно-морских сил, помимо мемуарной литературы, написанной морскими офицерами, были использованы и воспоминания лиц,

---

[117] *Гунаропуло С.А.* В Туркменской степи. (Из записок черноморского офицера). // Исторический Вестник. 1900. № 11. С. 563 – 583

[118] *Манн К.А.* Воспоминания К.А. Манна. // Исторический Вестник. 1917. № 1. С. 43 – 57; № 2. С. 308 – 338; № 3. С. 600 – 623; № 4. С. 22 – 41; № 7/8. С. 36 – 71.

[119] *Ковалевский П.М.* Власти предержащие. В Главном Адмиралтействе // Русская Старина. 1909. № 1. С. 67 – 89.

[120] *Крылов А.Н.* Мои воспоминания. М., 1963.

[121] *Жюрьен де ла Гравьер Ж.* Воспоминания адмирала. // Морской Сборник. 1860. № 10. С. 106 – 143; № 12. С. 103 – 145; № 13. С. 432 – 546.

не состоявших по Морскому ведомству, но связанных с ним тем или иным образом.

Самой крупной группой в этом разделе являются путевые заметки. Несомненно, наиболее ценным из подобных источников, по нашему мнению, являются «Очерки пером и карандашом из кругосветного плавания в 1857, 1858, 1859 и 1860 годах», принадлежащие публицисту, путешественнику, искусствоведу и меценату А.В. Вышеславцеву[122]. Будучи корабельным врачом, он на клипере «Пластун» и корвете «Новик» принял участие в одном из первых кругосветных плаваний возрождающегося русского флота. Данные, содержащиеся в источнике, позволяют представить, как А.В. Вышеславцев видел перспективы развития Тихоокеанского побережья России. К сожалению, литературное наследие А.В. Вышеславцева до сих пор не было оценено надлежащим образом[123].

Следующим источником, который нужно отметить, являются воспоминания публициста и писателя А.Я. Максимова «Вокруг света. Плавание корвета “Аскольд”. Из записок Максимова. От Кронштадта до Бангкока»[124]. Они являются частью обширного литературного наследия А.Я. Максимова и содержат в себе ценные сведения, позволяющие судить, как организовывались типовые плавания наших кораблей крейсерского класса в Тихий океан.

Описания плаваний А.В. Вышеславцева и А.Я. Максимова на Дальний Восток дополняются записками В.В. Крестовского, писателя и литературного критика, служившего в 1880-1881 г. секретарем при начальнике эскадры Тихого океана[125]. Они содержат в себе сравнительную оценку бухт и заливов русского тихоокеанского побережья в качестве потенциального места расположения будущего дальневосточного порта России.

---

[122] Очерки пером и карандашом из кругосветного плавания в 1857, 1859, 1859 и 1860 годах А. Вышеславцева СПб., 1862.

[123] *Уварова Н.И.* Алексей Владимирович Вышеславцев: путешественник, моряк, врач, писатель, поэт, художник, искусствовед, коллекционер и хороший человек. // Россия и Восток. Контакт и конфликт мировоззрений. XV Царскосельская научная конференция. Часть 2. СПб., 2009. С. 215.

[124] Вокруг света. Плавание корвета «Аскольд». Из записок Максимова. От Кронштадта до Бангкока. СПб, [1875].

[125] *Крестовский В.* Посьет, Суйфун и Ольга. // Русский Вестник. 1883. № 1. С. 90 – 137.

Среди путевых заметок, использованных нами, заметно выделяется, как своим объемом, так и качеством написания, ряд очерков, принадлежащих перу архангельского губернатора А.П. Энгельгардта. Эти очерки, написанные выдающимся русским общественным и государственным деятелем, являются своеобразной энциклопедией Русского Севера и содержат в себе огромное количество бесценной информации о северных регионах России. Разрозненные статьи, содержащие в себе весь корпус работ А.П. Энгельгардта, недавно были собраны и изданы отдельным изданием[126]. При написании нашей диссертации мы пользовались дореволюционными публикациями в журнале «Русское Судоходство» за 1896 г.[127]

Продолжая тему Русского Севера, необходимо отметить, что нами были также использованы несколько описаний Мурманского побережья. Прежде всего, это сочинение русского публициста К.К. Случевского «Поездки по Северу России в 1885 – 1886 годах»[128]. Эта работа содержит сведения, важные для оценки перспектив использования заливов и бухт северного побережья России в качестве морских опорных пунктов. Публицист Е.Л. Кочетов, публиковавший свои очерки в газете «Новое время» под псевдонимами «Евгений Львов» и «Русский Странник», также уделял много внимания проблеме устройства русского порта на Севере. В нашей диссертации был использован сборник его корреспонденций «По студеному морю. Поездка на Север»[129]. При написании работы использовались также путевые заметки А.Г. Слезскинского[130] и очерк «С Кемского поморья»[131], дающие материал для оценки потенциальных

---

[126] *Энгельгардт А.П.* Русский Север: Путевые заметки. М., 2009.

[127] Печорский край и Новая Земля (Очерк путешествия архангельского губернатора, Александра Платоновича Энгельгардта). // Русское Судоходство. 1896. № 7 (172). С. 1 – 28; Путешествие в кемский и кольский уезды в 1895 году. (Сообщено архангельским губернатором Александром Платоновичем Энгельгардтом). // Русское Судоходство. 1896. № 3. (168). С. 1 – 24; № 4 (169). С. 1 – 24; *Энгельгардт А.П.* Печорский край и Новая Земля. (Очерк путешествия архангельского губернатора, Александра Платоновича Энгельгардта). // Русское Судоходство. 1896. № 5/6. (170/171). С. 57 – 86.

[128] *Случевский К.К.* Поездки по Северу России в 1885 – 1886 гг. М., 2009.

[129] *Львов Е.* По Студеному морю. Поездка на Север. М., 1895.

[130] *Слезскинский А.Г.* Поездка на Мурман. (Путевые заметки). // Исторический Вестник. 1898. № 3. С. 981 – 1020; № 4. С. 152 – 191.

[131] *К.* С Кемского поморья. // Русское Судоходство. 1896. № 11 (176). С. 102 – 110.

возможностей создания русской военно-морской базы. К группе описаний путешествий примыкают также воспоминания В.В. Витковского[132].

Особую подгруппу источников личного происхождения составляет переписка. Нами было использовано обширное эпистолярное наследие Обер-Прокурора Святейшего Синода К.П. Победоносцева[133]. В его переписке с Императором Александром III нашли свое отражение некоторые вопросы развития русского флота.

Одним из самых значимых источников этого плана является переписка лейтенанта П.А. Вырубова со своим отцом[134]. Она охватывает десятилетний период с момента поступления П.А. Вырубова в Морской корпус и до гибели его в Цусимском морском сражении на броненосце «Князь Суворов». Эти письма молодого офицера содержат ценные сведения о настроении моряков Тихоокеанской эскадры накануне Русско-Японской войны.

Необходимо отметить, что в качестве вспомогательных источников в работе была использована мемуарная литература, принадлежащая некоторым политическим, военным и общественным деятелям Российской Империи второй половины XIX века[135].

Третью большую группу источников составляет официальная документация. Она распадается на две подгруппы: отчеты и обзоры, а также рапорты командиров эскадр и отдельных кораблей.

К первой части следует отнести, прежде всего, «Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного

---

[132] *Витковский В.В.* За океан. Путевые записки. СПб., 1894.

[133] Письма Победоносцева к Александру III. В 2-х томах. М., 1925; Победоносцев и его корреспонденты. Письма и записки. Том 1. Полутом 2. М-Петроград, 1923; Письма Победоносцева к Александру III. В 2-х томах. М., 1925.

[134] *Вырубов П.А.* На броненосце «Князь Суворов». Десять лет из жизни русского моряка, погибшего в Цусимском бою. СПб., 2010.

[135] В том числе: *Богданович А.В.* Три последних самодержца. М., 1990; *Ламздорф В.Н.* Дневник. 1886 – 1890. Минск, 2003; *Он же.* Дневник. 1894 – 1896. М., 1991; *Меньков П.К.* Записки Петра Кононовича Менькова. В 3-х томах. Том 1. Дунай и Немцы. (Восточный вопрос. 1853 – 1855). СПб., 1898; *Мещерский В.П.* Мои воспоминания. М., 2003; *Перетц Е.А.* Дневник Е.А. Перетца, государственного секретаря (1880 – 1883) М – Л., 1927; *Половцов А.А.* Дневник государственного секретаря. В 2-х томах. М., 2005; *Скалон Д.А.* Мои воспоминания 1877 - 1878 гг. В 2-х томах. СПб., 1913 г. Том 1.

царствования Государя Императора Александра Николаевича»[136]. Составителем этого источника является директор канцелярии Морского министерства К.А. Манн. В нем нашли свое освещение все основные тенденции развития русского флота в переходный период его существования (1856-1881). Мы, вслед за одним из современных исследователей, можем указать, что, несмотря на официозность этого «Обзора», в нем содержится объективная оценка положения русских военно-морских сил в царствование императора Александра II[137].

Затем необходимо отметить «Обзор деятельности Морского ведомства за царствование Государя Императора Александра III 1881 – 1894 гг.»[138]. Мотивацией появления обзора, по словам Великого Князя Алексея Александровича, была необходимость «бросить взгляд на эту деятельность с точки зрения выполнения тех начал и задач, которые… признавались непременным условием для дальнейшего развития морских сил нашего Отечества»[139]. Хронологически этот источник продолжает предыдущий «Обзор», однако мы можем констатировать, что он уступает ему в качестве и достоверности информации.

К этой части официальных источников примыкает «Обзор заграничных плаваний судов Русского военного флота. 1850-1866». Он представляет собой самое подробное описание дальних плаваний русских кораблей крейсерского класса в первую половину переходной эпохи. При написании работы нами был использован первый том этого издания[140].

Самой многочисленной частью официальной документации, использованной при написании работы, являются рапорты командиров

---

[136] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования Государя Императора Александра Николаевича. 1855 – 1880. Часть 1. СПб., 1880.
[137] *Пуденкова Е.П.* Формирование офицерских кадров Военно-Морского флота России в условиях модернизации флота… С. 5, 6.
[138] Обзор деятельности Морского ведомства за царствование Государя Императора Александра III 1881 – 1894 гг. СПб., 1901.
[139] Обзор деятельности Морского ведомства за царствование Государя Императора Александра III… С. 5
[140] Обзор заграничных плаваний судов Русского военного флота. 1850 – 1866. Том 1. СПб., б.г.

соединений и отдельных кораблей[141]. Согласно правилу, они должны были отправляться в Адмиралтейство из каждого посещаемого порта или подаваться уже после возвращения. Эти документы содержат ценную информацию, в том числе по теме восприятия развития русского флота военно-морскими кругами. Важность этих сведений понималась и современниками. Так И.А. Шестаков писал: «Средства чужих государств, выгоды известных пунктов, особенности нравов и обычаев, политический быт народов – эти сведения необходимы истинному слуге края, упирающегося во все океаны…»[142]. Эти документы публиковались в особых разделах журнала «Морской Сборник», как правило, в виде выдержек. Полные же варианты сохранились в РГА ВМФ. Нередко в одном деле вместе с рапортами находится и внушительная переписка между Министерством и командирами эскадрами и отдельных кораблей[143].

Одним из самых значимых источников указанной группы является «Заключение Совещания, 21 августа 1881 г., по вопросу о будущем развитии нашего флота, в связи с общим политическими и военными требованиями», документ, имеющий большое значение для нашей темы[144]. Именно в нем, в тезисах, нашли свое отражение положения, определившие развитие русской морской политики на десятилетия вперед.

Не меньшее значение имеет и «Проект протокола заседания Комитета по вопросу о типе броненосцев для русского флота с приложением мнения генерал-адъютанта Посьета и генерал-адъютанта Бутакова и замечания

---

[141] В качестве примера можно привести: Выписка из донесения командира клипера «Вестник» от 15 ноября 1885 года. // Морской сборник. 1886. № 2. Известия о плавании наших судов за границей. С. 1 – 6; Извлечение из рапорта командира корвета «Витязь», капитана 2 ранга Назимова. // Морской сборник. 1871. № 7. Морская хроника. С. 6-8; Клипер «Крейсер». Извлечение из рапортов командира, капитана 2 ранга Остолопова. // Морской сборник. 1884. № 11. Известия о плавании наших судов за границей. С. 21 – 26; Клипер «Наездник». Извлечение из рапорта командира, капитана 2 ранга Кологераса. // Морской сборник. 1884. № 4. Известия о плавании наших судов за границей. С. 12 –30; Фрегат «Минин». Извлечение из рапорта командира, капитана 1 ранга Энгельма. // Морской сборник. 1890 № 6. Известия о плавании наших судов за границей. С. 1 – 3 и другие.

[142] *Шестаков И.А.* Старые мысли на новое дело. (Извлечения из статьи И.А. Шестакова). // Морской Сборник. 1858. № 1. С. 28.

[143] Как пример можно привести следующий документ: О плавании отряда судов в Средиземном море под командою контр-адмирала Казнакова. 7 мая 1884 – 24 декабря 1884. // РГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 6244. Л. 1 – 143.

[144] ГА РФ. Ф. 681. Оп. 1. Д. 8. Л. 2 - 3об.

великого князя Александра Александровича»[145]. В этом документе отразилась борьба вокруг того, как видели будущее развитие русского флота различные представители верхних слоев военно-морских кругов.

Итак, качество и количество источников представляются достаточными для объективного освещения избранной нами темы. Все три группы (публицистика, мемуарная литература и официальная документация) в совокупности позволяют объективно оценить видение перспектив развития военно-морского флота русскими военно-морскими кругами во второй половине XIX в.

[145] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 365. Л. 1 - 21.

Глава 1. Создание оборонительного флота (1856-1881). Оценка его военно-морскими кругами России и за рубежом.

Крымская война, начавшаяся грандиозной оглушительной победой Российского Черноморского флота в Синопской бухте, закончилась Парижским мирным договором, который запрещал России иметь морские силы на Черном море. В свою очередь флот на Балтике, прежде отличавшийся в Гангутском, Эзельском, Гогландском и других морских сражениях, осуществлявший во второй половине XVIII – начале XIX вв. экспедиции в Средиземное море, к 1856 г. устарел морально и физически и требовал полной модернизации и перестройки. Это понимали на самом высоком уровне морского управления. Великий князь Константин Николаевич писал наместнику на Кавказе князю А.И. Барятинскому: «…Мне предоставлено доверием Государя создать России флот, ибо у нас нет флота»[146].

Перевооружение флота сдерживалось как политическим (запрещение постройки флота на Черном море), так и экономическим (денег едва хватало на обновление и поддержание судового состава Балтийского флота) факторами[147]. Тем не менее, бюджет Морского министерства постепенно рос: если в 1870 г., сумма расходов Морского министерства составляла 20, 135 тыс. руб., то уже в 1874 г. - 26, 229 тыс. руб.[148] Нехватка финансов оказала свое влияние и на морскую политику: было решено начать с постройки оборонительного флота. Это было тем более важно, так как кризис 1863 г.[149] выказал почти полную негодность обороны Кронштадта и Санкт-Петербурга. Генерал-адмирал отмечал: «Священный долг защиты отечества налагает на

---

[146] Копия собственноручного письма великого князя Константина Николаевича наместнику на Кавказе князю А.И. Барятинскому от 24 июня 1857 года. // *Головин А.В.* Великий князь Константин Николаевич. СПб., 2006. Приложение. VIII. С. 248.

[147] Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802 – 1902). Сост. С.Ф. Огородниковым. СПб., 1902. С. 157, 158. Более подробно о состоянии Российского флота после Крымской войны см.: *Шевырев А.П.* Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы. М., 1990. С. 14 – 48.

[148] *Блиох И.С.* Финансы России XIX столетия. История – статистика. Том 4. СПб., 1882. С. 163.

[149] Здесь имеется в виду польское восстание 1863 года и связанная с ним попытка европейских держав вмешаться во внутренние дела России.

морское ведомство обязанность заботиться о безопасности наших берегов; поэтому необходимо обратить, прежде всего, все средства на созидание сил оборонительных, для охранения доступов к нашим прибрежьям, и потом уже начать сооружение судов, предназначенных для нападения и могущих переплывать моря и океаны»[150].

Ситуация осложнялась тем, что за то время, пока героический Севастополь сражался с превосходящими силами союзников, а гарнизоны Петропавловска-Камчатского и Соловецкого монастыря наносили поражение англо-французскому флоту, в кораблестроении произошли перемены, резко сказавшиеся на состоянии военно-морских сил во всем мире. Не зря многие современники дали название этому явлению «переворот»: это событие «какого в деле ведения морской войны не было еще, кажется, с начала употребления пороха», затронуло и кораблестроение, и тактику[151]. Аналогичным было мнение всего мирового военно-морского сообщества. Так, французский адмирал Ж.Б.Е. Жюрьен де ла Гравьер отмечал: «Два раза, в последнее время, представлялись случаи восстановить то равновесие сил, на которое в течение полувека нам не дозволено было рассчитывать: первый раз, в 1852 г., когда паровые корабли уничтожали парусные суда; во второй раз, в 1855 г., когда закованные суда грозили уничтожить паровые»[152].

Капитан 2 ранга М.П. Новосильский, один из авторов журнала «Морской сборник», также придерживался мнения, что к концу 1860-х гг. в кораблестроении прошли «две новые великие реформы». Первая из них не была вызвана необходимостью, однако произошла естественно, «вследствие великого и гениального изобретения, отразилась с одинаковой пользой и значением на всем вообще мореплавании, имела прямое влияние на все его отрасли и, одарив новой самостоятельной силой, значительно облегчила и

---

[150] Цит. по: Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича, 1855-1880. Ч. 1. СПб., 1880. С. 498, 499.
[151] Броненосные фрегаты и тараны. // Морской Сборник. 1862. № 2. Современное обозрение. С. 14.
[152] *Жюрьен де ла Гравьер Ж.* Воспоминания адмирала. // Морской Сборник. 1860. №13. С. 357. Французский адмирал здесь имеет в виду англо-французское военно-морское соперничество. Он указывает на то, что переворот вызванный появлением броненосного флота, является уникальным шансом для Франции догнать и перегнать Англию.

упростила его». Вторая, в свою очередь, оказалась «вызванной современным состоянием военно-морского искусства, была вопиющей потребностью нашей эпохи; отражаясь исключительно на одном военном флоте, она произвела в нем радикальный переворот и по знаменательности своего характера существенно изменила прежнюю систему постройки судов, их вооружение и вообще все оборонительные и наступательные средства морской войны»[153]. Под первой из реформ М.П. Новосильский понимал изобретение винтового двигателя, под второй – появление броненосцев.

Понимание того, что в середине XIX в. произошли важные изменения в кораблестроении, было характерно не только для морских офицеров, но для всех мыслящих представителей военно-морских кругов. Так русский общественный деятель М.О. Меньшиков вспоминал впоследствии: «Всем известно, что последнее тридцатилетие произвело целую революцию во флотах, изменив радикально самые существенные черты корабля»[154].

1. Появление броненосцев на Западе и их оценка современниками.

Прежде чем давать оценку военно-морскими кругами первых настоящих броненосцев и переворота, вызванного ими, представляется необходимым предварить наш анализ краткой предысторией развития самой идеи применения металла в качестве защиты корабля.

Начиная с античности и до начала XIX в. делались отдельные попытки создать защиту корабля. Как пример можно привести обшитую свинцовыми плитами каракку[155] «Санта Анна»[156] и корейский корабль-черепаху (кобуксон)[157]. С самого начала XIX столетия начались регулярные поиски

---

[153] *Новосильский М.П.* Проект эволюции для броненосного флота. // Морской Сборник. 1867. № 12. С. 5, 6.
[154] [*Меньшиков М.О.*] По портам Европы 1878 – 1879 гг. Очерки заграничного плавания на фрегате «Князь Пожарский». Кронштадт, 1884. С. 252.
[155] Средневековое парусное военное или торговое судно.
[156] Построена в 1530 г. в Ницце, участвовала осаде Туниса императором Карлом V.
[157] Более подробнее о предыстории появления броненосца до начала XIX века см.: *Боголюбов Н.П.* История корабля, общедоступное изложение судостроения и судоходства у всех прибрежных народов от древнейших времен до наших включительно. В 2-х томах М., 1879. Том 1. С. 233, 234; *Каторин Ю.Ф.* Предтеча броненосцев. // Гангут. Вып. 55. СПб., 2009. С. 97 – 105.

путей создания броненосных кораблей. Первым их воплощением явилась американская паровая плавучая батарея «Демоголос»[158]. Однако на протяжении первой половины XIX в. все предложения о постройке подобных судов и опыты по применению брони не приводили к конкретному результату[159].

Разгром турецкого флота в Синопской бухте в ноябре 1853 г. и противодействие русской береговой артиллерии в ходе неудачных бомбардировок Севастополя осенью 1854 г., согласно мнению современников, смогли сдвинуть с мертвой точки процесс внедрения броневой защиты[160]. Член Морского ученого комитета генерал-лейтенант морской артиллерии Р.В. Мусселиус, выражая мнение всех русских военно-морских кругов, отмечал, что именно «огромные разрушения, пожары и явная опасность, угрожающие кораблям в бою от действия бомбы», побудили Пексана[161] предложить покрывать суда железной броней[162]. Примером интереса русского военно-морского сообщества к урокам Крымской войны является публикация статей иностранных специалистов в журнале «Морской Сборник», содержащих аналогичную точку зрения. Дж. Скотт-Россель[163], в частности, отмечал, что после 1854 г. было обращено внимание на защиту от бомб, потому что «всякий стойко держится под градом ядер, но не может устоять против действия бомб»[164]. Также и французский публицист Раймонд Ксавье писал, что Крымская война смогла

---

[158]Построен в 1814 г. американским конструктором Робертом Фултоном (1765 – 1815). После его смерти назван «Фултон».

[159] *Боголюбов Н.П.* История корабля… Том 1. С. 234; *Кондратенко Р.В.* Роль броневого производства в России до Первой Мировой войны. // Гангут. Вып. 45. СПб., 2007. С. 60, 61

[160] *Боголюбов Н. П.* История корабля… Том 2. С. 234 – 235; Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие…С. 487 – 489; Заграничная морская хроника. //Морской Сборник. 1860. № 13. С. 188. Надо отметить, что в один из месяцев1860 года «Морской Сборник» вышел дважды.

[161] Генрих-Жозеф Пексан (1783-1854) – французский генерал, инженер; изобретший разрывную бомбу и корабельную бомбическую пушку, высказывал мысли об использовании железной брони для защиты кораблей.

[162] *Мусселиус Р.В.* О броненосных судах. // Морской Сборник. 1860. № 11. С. 349.

[163] Джон Скотт Россель (1808-1882) - британский инженер, профессор экспериментальной физики (1832), возглавлял верфь в Глазго, затем в Лондоне.

[164] О железных стенах Англии (Извлечение из речи, сказанной в королевском великобританском институте Джоном Скотт-Росселем). Перевод М.М Окунева. // Морской Сборник. 1862. № 10. Смесь. С. 124; Какой должен быть флот: железный или деревянный. (Статья Скотта-Росселя). // Морской Сборник. 1861. № 5. С. 157.

не только доказать превосходные качества парового корабля, но и показать в действии новый вид кораблей – «панцирные суда»[165].

Таким образом, после Крымской войны основополагающим было убеждение в том, что деревянные парусные корабли отошли в прошлое[166]. Великий князь Константин Николаевич во всеподданнейшем отчете за 1855 г. докладывал Императору, что «вследствие переворота, произведенного во флотах всех наций введением винтового двигателя, все прежние *парусные* суда наши должны быть заменены судами *паровыми*…»[167]. Однако простой замены паруса паровым двигателем было недостаточно, поскольку на сцену вышли броненосные корабли. Это были построенные во Франции по инициативе Дюпюи-де-Лома три плавучие батареи, получившие название «Девастасьон», «Лав» (рис. 1) и «Тоннан»[168].

Рассмотрим оценку этих судов современниками. Официальный печатный орган Морведа отмечал в 1860-м г., что «опыт над батареями признан был вполне удовлетворительным; он доказал, что пловучие железные батареи не только в состоянии принимать без вреда себе крепостные ядра, но и отбрасывать их от себя»[169]. Ему вторил один из официальных обзоров истории Российского флота, называвший эти корабли «слабыми родоначальниками нынешних грозных броненосцев», чьи имена «навсегда останутся памятными в истории броненосного судостроения»[170]. Один из современных морских историков Р.В. Кондратенко отмечает, что французские плавучие батареи «положили начало становлению броненосных флотов»[171].

Существовала и другая точка зрения. Генерал-лейтенант морской артиллерии Р.В. Мусселиус характеризовал первые французские броненосцы

---

[165] *Ксавье Р*. Флоты французский и английский. Пер. с фр. // Морской Сборник. 1862. № 8. С. 307.
[166] В качестве примера см.: *Мордовин П.А.* Английский неброненосный флот. СПб., 1881. С. 17; О превращении английских винтовых кораблей в броненосные башенные суда. (Лекция г. Хенвуда в Обществе соединенных служб, 5 апреля 1869 г.) // Морской Сборник. 1869. № 12. Броненосные суда. С. 1.
[167] Цит. по. Обзор заграничных плаваний судов Русского военного флота. 1850 – 1866. Том 1. СПб., б.г. С. 3.
[168] *Окунев М.М.* Обзор последних усовершенствований по разным отраслям морского искусства. // Морской Сборник. 1863. № 3. Современное обозрение. С. 1.
[169] Заграничная морская хроника. // Морской Сборник. 1860. № 13. С. 188.
[170] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 489.
[171] *Кондратенко Р.В*. Роль броневого производства в России... С. 61.

так: «Эти совершенно плоскодонные пловучие батареи, похожи на верхнюю часть большого корабля, срезанную горизонтальною плоскостью в нескольких футах ниже грузовой ватерлинии, и сидят очень не глубоко в воде, так что, по большой чувствительности их к волнению, они вовсе не благоприятствуют меткости выстрелов»[172]. Мнение о плохой мореходности плавучих батарей подтверждалось и свидетельствами иностранцев. Французский морской офицер Пари, в эскадре которого они шли на Черное море, сравнивал их с черепахами и говорил, что «он натерпелся с ними много горя, опасаясь, чтобы они не опрокинулись»[173]. С другой стороны, французский военно-морской теоретик Р. Гривель указывал, что боевой опыт не смог предоставить надежных данных для решения вопроса о результативности деятельности «морских батарей против береговых батарей»[174].

Однако эти батареи, в которых «еще ясно проглядывало младенчество судов береговой обороны»[175], смогли, несмотря на ничтожную мореходность и многие недостатки, дойти до Черного моря и продемонстрировать всему миру рождение нового типа кораблей.

Первые по настоящему броненосные корабли, способные действовать в открытом море, появились только спустя некоторое время после окончания Крымской войны. В 1858 г. во Франции был спущен на воду первый в мире мореходный броненосец «Глуар» (рис. 2). Он привлек большое внимание как мирового, так и русского военно-морского сообщества. Оценки в основном были благоприятные. Так капитан 1 ранга И.А Шестаков, командовавший тогда фрегатом «Генерал-Адмирал», называл «Глуар» «первенцем броненосной силы» и отмечал в качестве одного из основных качеств нового корабля достижение им большой скорости[176]. Одновременно с этим большой

---

[172] *Мусселиус Р.В.* О броненосных судах… С. 352.
[173] *Боголюбов Н.П.* История корабля… Том. 2. С. 235.
[174] *Гривель Р.* О морской войне до новейших изобретений и после них. Атака и оборона берегов и портов. Война в открытом море. Исторический и стратегический этюд Ришильда Гривеля, корабельного капитана. Перевел В.В. Иванов, корпуса штурманов, поручик. СПб, 1871. С. 5.
[175] Подвижная оборона гаваней и рейдов флотом. Перевел Д.М. // Морской Сборник. 1869. № 7. С. 174.
[176] *Шестаков И.А.* Полвека обыкновенной жизни. СПб., 2006. С. 367.

интерес к новому кораблю проявил и «Морской Сборник», внимательно следивший за всеми новинками зарубежного военно-морского дела. На его страницах, в частности, среди отзывов зарубежных специалистов о французском броненосце был опубликован доклад адмирала Пари, в котором указывалось на своевременность появления этого корабля: «Появившись так внезапно и обратив на себя такое сосредоточенное внимание, *Gloire* рассеял все сомнения, распространенные заграницей, относительно возможности для судов носить броню, сохраняя способность быстроты хода новейших деревянных кораблей»[177]. Подобное восторженное отношение к французскому первенцу сохранилось и в наше время. Так английский морской историк середины XX в. О. Паркс приравнивал постройку «Глуара» к появлению в 1905 г. «Дредноута»[178].

Необходимо отметить, что появление во Франции броненосцев было воспринято англичанами как угроза британскому морскому могуществу и породило т.н. «морскую панику 1858 года». Это было вызвано тем, что нарушался паритет между английским и французским флотами. О. Паркс писал: «В принципиально новом типе боевого корабля и широких возможностях броненосца Франция видела в будущем кульминацию ее усилий по достижению господства на морях. Если бы она смогла достичь превосходства в броненосцах… то Трафальгар и Ватерлоо были бы отомщены»[179].

В ответ на французскую инициативу Британское Адмиралтейство приступило к постройке двух первых своих броненосцев - «Уорриор» (рис. 3) и «Блэк Принс». Внимательно следивший за ситуацией «Морской Сборник» отмечал, что вопросом о броненосном судостроении «сильнее всего, как кажется, заинтересованы… англичане»[180]. Одна из ведущих британских

---

[177] Броненосные суда. Извлечение из записки, представленной вице-адмиралом Пари французской академии наук. (Из Revue maritime et colonial) (Перевод Н. Коха). // Морской Сборник. 1866. № 1. С. 129.
[178] *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть III. Тараны и орудия-монстры. СПб., 2004. С. 4.
[179] *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть I. Пар, парус и броня. СПб., 2001. С. 8.
[180] Заграничная морская хроника. // Морской Сборник. 1860. № 13. Смесь. С. 187. Первый английский броненосец был причислен к классу фрегатов из-за того, что по количеству артиллерийских орудий не мог быть причисленным к боевым кораблям высших рангов: *Каторин Ю.Ф.* Броненосцы. СПб., 2008. С. 27.

газет, «Таймс», так характеризовала первый британский броненосец: «Этот фрегат, названный *Warrior,* несгораемый, не пробиваемый ядрами – представит самое большое, самое крепкое, и самое быстрое на ходу судно, из всех существующих военных судов»[181]. По мнению британцев, он предвосхищал наступление новой эры для британского флота и являлся гарантией их владычества на море: «Британская нация видит в своем первенце неуязвимый оплот для защиты государства и основывает на нем самые свои лучшие надежды»[182].

Одним из основных факторов, тормозившим внедрение броненосцев, была высокая стоимость нового типа кораблей. Другим - довольно сильная оппозиция со стороны промышленников, не желавших ломать хорошо отлаженное производство[183]. Все это порождало некоторый скепсис по отношению к новому типу судов. Требовалось событие, которое показало бы несомненное превосходство броненосных судов над прочими типами военных кораблей.

Гражданская война в США 1861 – 1865 гг. дала сильнейший импульс к началу мирового броненосного судостроения. Наибольший резонанс получило событие, происшедшее в самом начале войны. С целью ликвидации превосходства на море северян в обстановке строжайшей тайны на верфях Норфолка была осуществлена переделка винтового фрегата «Мерримак» (рис. 4) в казематный броненосец «Вирджиния» (рис. 5).

День 8 марта 1862 г. стал рубежным в истории флота: на Хэмптон-роудз произошло сражение между броненосцем Конфедерации и эскадрой северян, в результате которого два корабля унионистов были потоплены, один был загнан на мель. Такого результата не ожидал никто. Один из участников писал: «Не существовало морского сражения, которое было бы более широко обсуждаемо или произвело бы большую сенсацию. Оно

---

[181] Warrior, (*фрегат обшитый железом*). // Морской Сборник. 1860. № 2. Смесь. С. 178.
[182] Заграничная морская хроника. // Морской Сборник. 1861. № 2. Современное обозрение. С. 234, 236.
[183] *Титушкин С.И.* Первые броненосцы. // «Монитор» и «Мерримак». СПб., 1995. С. 5.

революционировало военно-морские флоты всего мира»[184]. Столь высокая оценка этого события разделялось и официальными кругами Российского Императорского флота: этот бой «совершил огромный переворот в способах ведения морской войны, окончательные результаты которого невозможно предвидеть и определить даже в настоящее время». Далее: «Морские державы, считавшие себя могущественными на море, вдруг увидели, что они почти вовсе беззащитны, если не примут решительных мер к созданию броненосных флотов, и началась поспешная, лихорадочная деятельность»[185].

Если «Вирджиния» - «Мерримак» представлял собой некоторый экспромт, переделку винтового фрегата унионистов, то ответ северян на него, «Монитор» (рис.6), задуманный с нуля, стал родоначальником нового типа броненосцев, получившего общее название «мониторы». Революционное значение его появления было отмечено и «Морским Сборником»: «Изобретение мониторов действительно извращает все наши понятия о плавающих судах»[186]. Один из современников утверждал, что если бы строитель этого корабля Дж. Эриксон «не был вовсе известен до того времени, то изобретение монитора прославило бы его на вечные времена»[187]. Значение появления «Монитора» признают и сегодня[188].

К началу 1860-х гг. броненосец смог занять положение одного из основных типов боевых кораблей. Настояв на строительстве «Глуара», Наполеон III правильно оценил боевой опыт Крымской войны и тем смог нанести решительный удар по позициям противникам броненосного железного судостроения[189]. Тем не менее, нам приходится констатировать, что сам факт появления первых броненосцев, хотя и вызвал широкий резонанс, все же не смог окончательно решить дело в пользу брони среди военно-морских кругов. Только сражение на Хэмптон-роудз практически не

---

[184] *Вуд Дж. Т.* Первый бой броненосцев. // «Монитор» и «Мерримак»… С. 23
[185] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 462, 487.
[186] Американский монитор «Миантономо». // Морской Сборник. 1866. № 8. Броненосное судостроение. С. 1.
[187] Некролог Эриксона. // Морской Сборник. 1869. № 4. Броненосные суда. С. 18.
[188] *Титушкин С.И.* Первые броненосцы… С. 4.
[189] Какой должен быть флот… С. 156 - 158.

оставило сомнений в необходимости строить броненосные корабли. Как показывают материалы, опубликованные в «Морском Сборнике», и высказывания отдельных морских офицеров, русская военно-морская общественность пристально следила за процессами, шедшими в мировом кораблестроении.

2. Морская политика Российской Империи в конце 1850-х – 1860-е гг. в оценке современников.

После Крымской войны Морское министерство Российской Империи оказалось в сложном положении. С одной стороны, в России полным ходом шли коренные реформы, на которые требовалось много средств. С другой - Морское ведомство встало перед вопросом, как отреагировать на изменения, которые уже произошли и происходили в кораблестроении в это время постоянно. Ставшее очевидным превосходство броненосных судов заставило «Морское министерство обратить все усилия на прочное водворение у нас броненосного судостроения и снабжения флота возможно большим числом этих новых орудий морской войны, вооруженных сильной современной артиллерией…»[190].

Наконец, существовали и технические проблемы: переход от деревянного парового кораблестроения к броненосному поставил Морское министерство в затруднительное положение, что было отмечено в одном из официальных обзоров[191]. Это же утверждал и инженер-механик А.Т. Беляев, прямо отмечая неготовность флота к «этому новому для нас тогда делу…»[192]. Понимание сложности и противоречивости этого периода характерно и для современной историографии[193].

---

[190] Русский военный флот в 1862 году. // Военный Сборник. 1864. № 4. Русское военное обозрение. С. 166.
[191] Обзор деятельности Морского ведомства за царствование Государя Императора Александра III. 1881 – 1894 гг. СПб., 1901. С. 52.
[192] *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроения в России в период от 1863 года и броненосного фрегата крейсера «Владимир Мономах». СПб., 1885. С. 1.
[193] *Юрковский Н.К.* Военно-морской флот в царствование Александра II. // Музеи России: поиски, исследования, опыт работы. Вып. 4. СПб., 1998. С. 135.

Официально такое положение объяснялось неблагоприятным стечением обстоятельств: «…едва успели мы похоронить наш парусный флот и только что успели соорудить достойный для России паровой флот, как непредвиденные военно-морские события американской войны заставили Морское министерство сосредоточить все свои умственные и материальные средства на создании броненосного флота»[194]. Хотелось бы еще раз подчеркнуть, что в сознании русских военно-морских кругов переворот, связанный с появлением броненосцев, связывался не с самим фактом постройки их первых образцов, а с результатом их массового применения в ходе Гражданской войны в Америке.

Одной из основных проблем был вопрос, что делать с ранее построенными деревянными винтовыми кораблями. Сначала было решено некоторые из них переделать в броненосцы[195]. Однако из-за большой стоимости работ ограничились переделкой недостроенных фрегатов «Севастополь» и «Петропавловск» (рис. 7). Оба корабля, по словам современного историка В.Ф. Грибовского, тем самым стали «представителями первого поколения броненосных линейных кораблей», недостатком которых были «малые углы обстрела, ограниченный калибр бортовых орудий, слабая броневая защита и уязвимость рулевого привода»[196]. Остальные же винтовые деревянные суда не конвертировались в броненосцы, а использовались, по мере возможности, в качестве учебных кораблей; после выработки ресурса их отчисляли к порту для продажи в частные руки[197].

Прежде чем перейти к рассмотрению первых русских броненосцев необходимо отметить, что весь период, начиная от окончания Крымской войны и до середины 1870-х гг., был одним из самых сложных в истории

---

[194] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 462, 463.
[195] Там же. С. 500, 501.
[196] *Грибовский В.Ю.* Русские броненосные корабли переходного периода. // Первые русские броненосцы. Сборник статей и документов. СПб., 1999. С. 18, 19. Более подробно об этих замечательных кораблях см.: *Грибовский В.Ю.* Броненосные фрегаты «Севастополь» и «Петропавловск» - первые русские мореходные броненосцы. // Гангут. Вып. 73. СПб., 2013. С. 3 – 12.
[197] *Мордовин П.*А. Русское судостроение в течение последних 25 лет. 1855 - 1880 гг. // Морской Сборник. 1881. № 8. С. 95.

нашего флота. Великий князь Константин Николаевич писал: «…Переворот в кораблестроении совершенно изменил отношение морских сил России к силам морских держав… Мы находимся ныне в положении беззащитности с моря, и не только наступательная, но и оборонительная война с морскими державами в настоящее время для России невозможна»[198]. Кроме того, эта эпоха считалась современниками переходной для кораблестроения[199]. Директор Канцелярии Морского министерства К.А. Манн писал: «Это было постоянное пересоздание флота на началах, каждый раз не имеющих ничего общего с прежними… Корабельная архитектура была поколеблена в самых существенных своих основаниях»[200].

В официальных военно-морских кругах существовали две основные точки зрения на стратегию развития русского флота. С одной стороны считалось, что Морское министерство имело возможность оставаться спокойным наблюдателем среди всеобщего хаоса в кораблестроении, вызванного постоянным появлением новых типов кораблей и порожденных ими ожесточенных дискуссий. В такой ситуации промедление с внедрением броненосного судостроения в России выглядит как вполне мудрая политика, направленная на изучение чужого опыта использования нового типа кораблей. Адмирал И.Г. Бутаков писал: «Мы, русские, находимся в счастливом положении беспристрастных свидетелей этих споров, доходящих до крайних пределов раздражительности и вызывающих в печати самую яростную борьбу страстей»[201].

С другой стороны, подобное выжидание оценивалось современниками как напрасная трата времени. Более того, существовало вполне справедливое мнение, что, благодаря внедрению брони, все морские державы находятся в равных условиях и, тем самым, давался шанс добиться не только

---

[198] Отчет по морскому ведомству за 1861 год СПб., 1862. С. 11.
[199] См. например: Броненосные фрегаты и тараны. // Морской Сборник. 1862. № 2. Современное обозрение С. 12, 13.
[200] *Манн К.А.* Предисловие. // Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. XI.
[201] *Бутаков И.Г.* Заметка об английских башенных судах. // Морской Сборник 1863. № 1. С. 131.

количественного, но и качественного паритета. Одним из сторонников подобных взглядов был Великий князь Константин Николаевич. Он «зорко следил за всеми нововведениями и усовершенствованиями в иностранных флотах, не щадил средств для производства опытов и старался применять все полезное к русскому флоту»[202]. Начиная с 1858 г., генерал-адмирал неоднократно докладывал императору Александру II «о начинающемся новом важном перевороте в морском судостроении и о необходимости введения в нашем флоте броненосных судов»[203].

Благодаря его усилиям, вопрос о строительстве броненосцев в начале 1860 г. перешел «из теоретического своего состояния в грозную свою действительность»[204]. Именно с этого времени Морским министерством стали приниматься определенные меры по внедрению новых технологий. Первым броненосным кораблем, построенным в России, стала канонерская лодка «Опыт»[205].

Одновременно в Англии была заказана плавучая батарея «Первенец» (рис. 8), также как и машина для нее. Иностранные заказы объяснялись неполной готовностью русской промышленности[206]. Это событие оценивалось военно-морскими кругами России как одно из знаковых. Так «Морской Сборник» писал: «Мы можем поздравить наших читателей моряков со счастливой для них новостью: в Англии нашим правительством заказана компании железного завода и кораблестроения железная броненосная батарея»[207].

В западные страны были отправлены моряки и кораблестроители для изучения последних достижений кораблестроения. В частности, в США были командированы капитан 1 ранга С.С. Лесовский и подполковник корпуса

---

[202] Кончина Е[го] И[мператорского] В[ысочества] Великого князя Константина Николаевича. // Кронштадтский Вестник. 1892. № 7 (3663). 15 (27) января. С. 1.
[203] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 496, 497.
[204] Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802 – 1902). Сост. С.Ф. Огородниковым. СПб., 1902. С. 156.
[205] *Арбузов В.В.* Броненосец «Петр Великий». СПб., 1993. С. 5.
[206] *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроения в России… С. 1.
[207] О броненосной батарее «Первенец». // Морской Сборник. 1862. № 4. С. 129.

корабельных инженеров Н.А. Арцеулов[208]. В Англию, на завод Митчелла, где строился «Первенец», также была командирована группа морских специалистов[209].

Вскоре после закладки первого русского броненосца в Англии, уже в августе 1862 г., на отечественной верфи Галерного островка в Санкт-Петербурге была заложена плавучая батарея «Не тронь меня» (рис. 9). Еще одна, «Кремль» (рис. 10), была заложена в самом начале 1863 г. Именно эта дата стала одной из ключевых в истории становления русского броненосного кораблестроения. Один из официальных источников отмечал: «1863 год должен занять весьма почетное место в истории русского военного судостроения и навсегда останется памятным не только по необыкновенной деятельности наших главных казенных и частных верфей, но и по тому, что с этого года железное и броненосное судостроение прочно водворилось в нашем отечестве»[210].

При оценке морской политики России в первые годы после Крымской войны следует учитывать, что перевооружение российского флота совпало по времени с волнениями в Польше в 1863 г. и попытками иностранного вмешательства во внутренние дела России. В этой ситуации единственной силой, которая могла сдерживать притязания потенциальных противников, был флот. На Балтике была срочно сформирована эскадра, тайно отправленная к Атлантическому побережью Северной Америки. Более подробно об «Американской экспедиции 1863 года» и ее значении рассказано в соответствующем месте работы, а сейчас мы остановимся на тех мерах, которые были приняты против угрозы нападения с моря на столицу и Кронштадт. При Военном министерстве был создан комитет, чье заключение было неутешительным: при наличной береговой обороны Кронштадт не

---

[208] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 503; Русский военный флот в 1862 году. // Военный Сборник. 1864. № 4. Русское военное обозрение. С. 166, 167.

[209] Русский военный флот в 1862 году… С. 166; *Грибовский В.Ю., Черников И.И.* Броненосец «Адмирал Ушаков». СПб., 1996. С. 15.

[210] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 510. См. также: *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроения в России… С. 1; *Мордовин П.*А. Русское судостроение в течение последних 25 лет… С. 95

может быть защищен при морском нападении, также как и столица. Единственная возможность спасти положение – дополнить сухопутные форты «подвижной береговой обороной»[211]. Из этого решения вытекала необходимость в кратчайшие сроки озаботиться созданием оборонительного флота.

В первую очередь следовало перевести «Первенец» из Англии в Россию. При этом было необходимо учитывать, что Лондон официально поддерживал польские притязания. Для конвоирования батареи в Кронштадт был отправлен винтовой фрегат «Генерал-Адмирал». Приход Англию в разгар кризиса одного из самых лучших в своем классе русских кораблей был воспринят неоднозначно и вызвал различные толки. Так газета «Galignani's Messenger» называла причиной спешного ухода «Первенца» в таком «опасно неоконченном состоянии» опасения русского Морского министерства, чтобы «английское правительство не арестовало ее броненосец» в случае внезапного объявления войны. С другой стороны «Таймс» сообщала, что скорый отход плавучей батареи вызван стремлением перегнать ее в Кронштадт до начала свежей погоды[212]. Сложившаяся ситуация повлекла за собой официальное заявление русского посла в Лондоне о том, что «не опасение войны побудило прислать за батареей фрегат, а невозможность посылать батарею поздно осенью в море»[213].

После своего прибытия в Россию «Первенец» вызвал большой интерес как военно-морских кругов, так и широких общественных слоев. Было понятно, что моряки с профессиональным интересом действительно ожидали увидеть совершенно новое для Российского Императорского флота судно, «chef-d'œuvre современной корабельной архитектуры, новость для нас от

---

[211] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 504, 505.

[212] Толки английских газет о «Первенце». //Морской Сборник. 1863. № 9. Заграничная морская хроника. С. 4, 5. С нашей точки зрения подобная опасность была вполне реальной. Во время обострения отношений с Россией в 1878 году Британское Адмиралтейство поспешно приобрела четыре броненосца, строившиеся в Англии по иностранным заказам (3 турецких и 1 бразильских). Аналогичным образом после начала Первой Мировой войны Британский флот пополнился 2 чилийскими, 2 турецкими и 1 бразильским дредноутами.

[213] Переход из Англии в Кронштадт броненосной плавучей батареи «Первенец» (Из донесений к[онтр]-а[дмирала] Бутакова и кап[итана] 2 р[анга] Шварца). // Морской Сборник. 1863. № 9. Официальный отдел. С. 5, 6.

киля до клотика». Однако, почему с «такой же торопливостью ожидают увидеть батарею люди, остававшиеся совершенно равнодушными ко всем по истине замечательным и интересным вещам, появлявшимся в Кронштадте в разные времена», задавался вопросом один из авторов «Морского Сборника»[214]. Действительно, почему «Первенец» так заинтересовал простую публику, если приход в Кронштадт таких замечательных винтовых кораблей как линкор «Император Николай I» и фрегат «Генерал-Адмирал», остался фактически не замеченным петербургским обществом. «От чего же так повезло “Первенцу”? - спрашивает М-новъ. «Первенец» не только не пригож, но положительно некрасив…»[215]. Представляется интересным отметить, что газета «Illustrated London New» сравнивала «Первенец» с носорогом по своей конструкции, что придавало ему «необычайный и грозный вид»[216]. Также и «Таймс» писала: «“Первенец” можно по всей справедливости считать одним из безобразнейших судов… Глядя на “Первенец”, с его неуклюжим, сильно выступающим вперед носом, над которым зияли, как глаза какого-нибудь чудовища, два клюза, выкрашенные суриком, его можно было скорее сравнить с безобразной… китайской джонкой, нежели с европейским судном…»[217].

На наш взгляд, можно согласится с мнением М-нова, что причинами интереса петербургской публики к батарее, кроме ее необычного вида, были, «во-первых, натянутое положение политических дел, а во-вторых, и главное, пресловутая непроницаемость стен «Первенца» для неприятельских ядер. …Обставьте себя громаднейшими разрушительными орудиями, непробиваемыми железными судами и крепостями и тогда, конечно, принцип невмешательства перейдет из области теории в сферу практики дипломации»[218].

---

[214] *М.-новъ* «Первенец» - первое судно русского флота, наконец привлекшее к себе внимание петербургской публики. // Морской Сборник. 1863. № 9. Современное обозрение. С. 25; 35.
[215] Там же. С. 25, 26.
[216] Еще о «Первенце». // Морской Сборник. 1861. № 7. Заграничная морская хроника. С. 27, 28.
[217] О спуске на воду плавучей батарее «Первенец», строящейся в Англии. // Морской Сборник. 1863. № 6. Заграничная морская хроника. С. 42.
[218] М-новъ «Первенец» - первое судно русского флота… С. 26.

Наряду с положительными отзывами в военно-морской среде существовала также и скептическая оценка этого корабля. Например, с точки зрения генерала флота Е.И. Аренса, он был совершенно непригоден для дальнего плавания и боя в открытом море[219]. Однако, учитывая, что «Первенец» имел иное предназначение, мы считаем, что ближе к действительности оценка его журналом «Морской Сборник»: «Словом, это не океанское судно, не фрегат, а батарея», чье назначение «только Финский залив и вообще прибрежное плавание и защита берегов. Это назначение, однако, нисколько не отнимает от батареи той крепости в постройке, той *действительной* брони, которой отличаются броненосные суда»[220]. Даже «Таймс» признавал: «Этот русский фрегат, строившийся по чертежам, доставленным из России, как нельзя вернее представляет быстрые шаги, которыми продвигалась вперед постройка железных фрегатов в Англии, в течение двух или трех последних лет»[221].

«Первенец» был первым настоящим броненосцем русского флота. При его оценке надо учитывать, что его постройка «послужила для отечественных кораблестроителей хорошей школой – отрабатывались многие конструктивные решения, примененные впоследствии на казематных и башенных броненосцах. Батареи долго и хорошо служили, на них прошла подготовку значительная часть моряков»[222].

Еще одной мерой для обороны Кронштадта, помимо строительства плавучих броненосных батарей, стала срочная закладка серии из 10 мониторов по образцу мониторов типа «Пассаик»[223], чертежи которых были любезно предоставлены американцами подполковнику Н.А. Арцеулову[224]. Журнал «Военный Сборник» писал: «Эта система имеет особенно важное

---

[219] *Аренс Е.И.* Русский флот. СПб., 1904. С. 53.
[220] О броненосной батарее «Первенец»… С. 130.
[221] О спуске на воду плавучей батарее «Первенец»… С. 42.
[222] *Черников И.И.* Броненосные батареи. // Первые русские броненосцы. Сборник статей и документов. СПб., 1999. С. 49.
[223]Серия однобашенных североамериканских мониторов, представлявших собой развитие удачной конструкции «Монитора» Эриксона. Более подробно см.: *Тарас А.Е.* Энциклопедия броненосцев и линкоров. Минск – М., 2005. С. 96.
[224] *Лысенок В.И.* Броненосные башенные лодки типа «Ураган». // Первые русские мониторы. (Сборник статей и документов). СПб., 2000. С. 2, 3.

значение для нас не только потому, что суда эти, по малому своему углублению, более других… пригодны для подвижной прибрежной обороны,… но и потому еще, что система Эриксона не делает необходимыми для непроницаемой обшивки судов тех огромных и толстых железных плит…, выделка которых требует особых усилий и времени для водворения ее на наших казенных и частных заводах»[225]. Анонимный автор статьи, на наш взгляд, отметил один из основных мотивов, которым руководствовалось Морское Министерство, строя серию мониторов: во время перевооружения русского флота, совпавшего с эпохой Великих реформ, требовалось, имея ограниченные средства, решить в короткий срок сложную задачу – создать русскую броненосную эскадру.

Одновременно с 10 однобашенными мониторами типа «Ураган» (рис. 11), в августе 1863 г., была заложена двухбашенная броненосная лодка «Смерч» (рис. 12) по типу датского броненосца «Рольф Краке»[226] (рис. 13). Инженер А.Т. Беляев отмечал, что мониторы и броненосная лодка, учитывая тревожные обстоятельства того времени, строились поспешно и были приготовлены к спуску в годичный срок[227].

Еще не была полностью завершена первая программа, как была утверждена новая. Согласно ее замыслу, должны были быть построены еще 8 броненосцев различных типов, в том числе самые мощные корабли русского оборонительного флота – башенные броненосные фрегаты (рис. 15, 16). По своей артиллерии, бронированию и мореходности они превосходили своих предшественников «мониторной программы». Кроме того, они должны были строиться исключительно на русских верфях и только из русских материалов. Современный морской историк Р.М. Мельников считает, что создание этих кораблей «важный этап в развитии отечественного судостроения…, первый

---

[225] Русский военный флот в 1862 году… С. 166, 167.

[226] *Мельников Р.М.* Двухбашенная броненосная лодка «Смерч». // Первые русские мониторы... С. 17. Более подробно о первом датском броненосце см.: Броненосец «Рольф Краке» // Морской Сборник. 1863. № 8. Заграничная морская хроника. С. 41; Тарас А.Е. Энциклопедия броненосцев и линкоров. Минск – М., 2005. С. 161, 162.

[227] *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроение в России… С. 4.

опыт проектирования и постройки крупной серии больших броненосных кораблей на отечественных верфях, из отечественных материалов»[228]. Современники оценивали эти корабли в целом положительно. Так Артиллерийское отделение Морского Технического Комитета в своем отчете называло один из них, броненосный фрегат «Адмирал Лазарев» (рис. 16), броненосным судном нового типа[229].

Однако русское Морское министерство не собиралось останавливаться на достигнутом. 20 мая 1869 г. на Галерном островке был заложен корабль, которому было суждено стать одним из сильнейших кораблей своего времени, – броненосец «Петр Великий» (рис. 17). Современники отзывались о нем крайне положительно. «Монитор “Петр Великий”, - писал «Морской Сборник», - замечателен по своей величине и конструкции не только в России, но и в целом свете»[230]. И далее: «Монитор на стапеле имел грандиозный вид и его громадные размерения, железная блиндированная палуба, борта и переборки – все вместе поражало зрителя и представляло воинственно-величественную картину»[231]. Не остались равнодушными к этому кораблю и иностранные военно-морские круги. В частности, один из ведущих британских судостроителей Э.Д. Рид, осматривавший корабль еще на стапеле, уже тогда называл его самым сильным броненосцем в мире.[232] Он писал, что если британцы «хотят видеть наиболее интересные и важные образцы военных судов, то должны искать их не во Франции и Англии, а в адмиралтействах и портах России»[233]. В этих словах, по нашему мнению, скрывается важное признание: в России менее чем через 20 лет после Крымской войны, была сформирована своя кораблестроительная школа, заставившая считаться с собой.

---

[228] *Мельников Р.М.* Башенные броненосные фрегаты. СПб., 2002. С. 39.
[229] Цит. по: *Мельников Р.М.* Башенные броненосные фрегаты… С. 12, 13.
[230] Спуск монитора «Петр Великий». // Морской Сборник. 1872. № 9. С. Официальная часть. С. 16. В то время любой безрангоутный башенный корабль называли «монитором».
[231] Спуск монитора «Петр Великий»… С. 17.
[232] *Devastation* и «Петр Великий». // Морской Сборник. 1872. № 12. Морская хроника. С. 13, 27.
[233] *Z.* Английское мнение о русском флоте. // Вестник Европы. 1872. № 9. С. 416.

Несмотря на большие успехи в сфере кораблестроения, были и трудности: Морское Министерство по-прежнему испытывало нехватку средств. Однако положение стало постепенно выправляться. В связи с этим, несмотря на некоторую незавершенность программ, было официально признано, что создание оборонительного флота было в целом завершено к 1870 г.[234] Адмирал С.С. Лесовский, одна из ключевых фигур в Морском министерстве Российской империи, отмечал, что «наличное и находившееся в то время в постройке число наших броненосных судов [является] достаточным…»[235]. Подведем итог: за 15 лет, прошедших со времени окончания неудачной войны, русский Балтийский флот состоял из 23 броненосцев[236].

На первый взгляд, подобная концентрация усилий Морского Ведомства, направленных исключительно на создание оборонительного флота, может показаться неоправданной и ненужной тратой дефицитных средств. Однако подобная морская политика была вполне обдуманной и реальной. Это подтверждается и мнениями современников. Сам генерал-адмирал писал: «Священный долг защиты отечества налагает на морское ведомство обязанность заботиться о безопасности наших берегов; поэтому необходимо обратить, прежде всего, все средства на созидание сил оборонительных, для охранения доступов к нашим прибрежьям, и потом уже начать сооружение судов, предназначенных для нападения и могущих переплывать моря и океаны»[237]. С точки зрения французского морского офицера Р. Гривеля столь явный акцент Морского министерства Российской империи на создание оборонительного флота был вполне оправдан[238].

Постройка «Первенца» в Англии, а «Не тронь меня» в России при помощи английских инженеров стало для наших кораблестроителей

---

[234] *Z.* Английское мнение о русском флоте... С. 533.
[235] Копия записки [С.С.] Лесовского о программе строительства военно-морского флота России. // ГА РФ. Ф. 730. Оп. 1. Д. 668. Л. 2, 2об.
[236] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 533, 534.
[237] Там же. С. 498, 499.
[238] Цит по: Подвижная оборона гаваней и рейдов флотом… С. 182.

«хорошей первоначальной школой в новом деле»[239]. За первые шесть лет эпохи броненосного кораблестроения, было создано не менее двенадцати типов броненосцев[240]. Создание броненосной эскадры позволило сформировать хорошо подготовленное соединение, хотя и уступавшее иностранным флотам по количеству и суммарной мощи артиллерийского огня, однако в одиночном бою наши корабли могли выступать на равных[241].

Русское Морское министерство оценивало следующим образом свою деятельность в переходный период: «Мы близко, шаг за шагом следили за всем, что делается в иностранных адмиралтействах, и не было такого изобретения или усовершенствования в деле судостроительной техники, которое тем или иным путем не делалось немедленно нашим достоянием»[242]. Правильно выбранный подход позволил Морскому ведомству определить объективно лучший тип броненосного корабля, не тратя время на повторение чужих ошибок.

3. Основные качества броненосцев с точки зрения современников.

Первые десятилетия второй половины XIX в. были переходным периодом как для Российского Императорского флота, так и для всех прочих морских держав. Это было время усиленных поисков и дискуссий вокруг дальнейших путей развития морской политики. Одной из особенностей этой эпохи было то, что «наука и практика еще не сказали по этому предмету последнего слова, и вопрос остается открытым»[243]. Это стало фактором, оказавшим едва ли не решающее влияние на дальнейшие перспективы развития кораблестроения и их оценку военно-морскими кругами.

Прежде всего, рассмотрим оптимальные для современников критерии, которым должен был соответствовать броненосец как новейший класс

[239] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 512.
[240] Русские броненосцы. // Морской Сборник. 1865. № 1. Броненосное судостроение. С. 1.
[241] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 536.
[242] Там же. С. 512.
[243] Там же. С. 487.

военных кораблей. Военно-морской историк Н.П. Боголюбов считает главным необходимым качеством корабля нового типа неуязвимость: он должен «обладать превосходной крепостью в составе своего корпуса, способного противостоять всем могущим действовать на него разрушительным силам». Это достигается применением железа. Другими важными требованиями являлись: достаточная вместительность, устойчивость, плавучесть, «наивозможно» большая скорость, поворотливость, непотопляемость[244]. Следует добавить, что большинство этих пожеланий можно было выполнить путем придания корпусу корабля хороших обводов. В свою очередь, достижение большой скорости зависело еще и от силовой установки корабля, что стояло в прямой связи с уровнем развития промышленности.

Русский общественный деятель и преподаватель математических наук в Морском училище А.Н. Страннолюбский указывал, что главным условием, которому должно удовлетворять военное судно, является «*наименьшее водоизмещение при наибольшей боевой силе, или артиллерии*»[245].

Из изложенного выше видно, что в самом начале становления броненосного судостроения уже были выработаны требования, которым должны были соответствовать корабли нового типа. Однако пути их конкретного воплощения оставались неясными. Во многом благодаря этой неопределенности для времени переходного периода были характерны бесчисленные споры относительно того, как должен выглядеть корабль новой эпохи.

Одной из основных, если не самой главной проблемой этого времени, был вопрос: какой тип броненосца имеет право на существование: башенный или батарейный[246]. Свою предысторию этот вопрос ведет со времен

---

[244] *Боголюбов Н.П.* История корабля… Том 2. С. 263.

[245] *Страннолюбский А.Н.* Современное состояние некоторых вопросов относящихся до вооружения (оснастки) и парусности броненосных судов. // Морской Сборник. 1867. № 10. С. 3. *Курсив А.Н. Страннолюбского*.

[246] О броненосных судах с башнями по системе Рида (рассуждения контр-адмирала Халстеда). // Морской Сборник. 1863. № 4. Заграничная морская хроника. С. 47.

Гражданской войны в Америке, когда произошел первый бой броненосцев, представлявших две совершенно различные системы вооружения: если броненосец Конфедератов был представителем казематной системы, то его противник, «Монитор» Северных Штатов, являлся прообразом совершено нового класса броненосных кораблей – мониторов.

Появление столь необычного корабля, как «Монитор», вызвало ожесточенную дискуссию в военно-морских кругах. Причиной такой жаркой полемики, с точки зрения видного английского кораблестроителя Э. Дж. Рида, являлось то, что «башенная система обладает столькими преимуществами, и вместе с тем… представляет столько недостатков, что введение ее необходимо должно было произвести большое различие мнений между морскими офицерами»[247]. Действительно, техническая неотработанность новой концепции размещения вооружения не могла не стать причиной спора.

Однако нам кажется более вероятным, что не последним мотивом для дискуссии явился нестандартный вид нового типа корабля. В одном из официальных отчетов Морского Ведомства приводится описание этого «вполне своеобразного и весьма оригинального судна»: «Это был плот по середине которого поставлена вращающаяся башня с двумя орудиями. Плот этот помещен на железный корпус судна, который составляет только подводную часть и не выходит на поверхность воды, над которой возвышается только часть плота и на нем башня, рулевая рубка и дымовая труба»[248]. Один из современников прокомментировал появление мониторов следующими словами: американцы «остались верны самим себе, круто повернув к новому, не заботясь о рутине и преданиях, прервав всякую связь с прошлым»[249].

---

[247] Две главы из сочинения г[осподина] Рида. // Морской Сборник. 1870. № 4. Броненосное и современное судостроение. С. 1, 2.
[248] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 492.
[249] *S**** Петербург. Посещение американской эскадры. // Морской Сборник. 1866. № 8. Современное обозрение. С. 12.

Современник отмечал, что пока Франция и Великобритания не могли расстаться с «исторически-освященным типом корабля, с его красивыми очертаниями», американцы создали «не корабль, не военное судно, как мы знали его, а чудовищный снарядно-метательный аппарат, в котором все – машины, и даже люди дышат при посредстве их, и ничто не напоминает поэтического прошлого»[250]. Вот еще одно свидетельство, иллюстрирующее разность подхода в Старом и Новом Свете: «Доказательством смелости и независимости американского ума может служить тот факт, что как-раз в это время ученые моряки Англии и Франции, где уже существовали броненосные суда, упорно отстаивали деревянные суда и отвергали всякую мысль об употреблении броненосного флота»[251]. Характерным штрихом времени являлось то, что британское общество в целом «подсмеивалось над Эриксоном, изобретателем мониторов, и над американцами, с увлечением принявшими его идеи…»[252].

Рассмотрим, в чем современники видели основные преимущества башенной системы установки орудий. Итак, первое, на чем сходятся все сторонники башен, это возможность «ношения в море на волнении самых тяжелых орудий и управления ими», поскольку башня представляет собой платформу, очень удобную для действия этих орудий[253]. Это достигалось, прежде всего, тем, что орудия в башне расположены более высоко над водой, чем в батарее или в каземате, а также тем, что башня находится в диаметральной плоскости корабля[254]. Благодаря такому расположению,

---

[250] *S**** Петербург. Посещение американской эскадры… С. 12.

[251] Война в Соединенных Штатах Америки 1861 – 1865 гг. Военно-исторический очерк. Употребление инженерных и артиллерийских средств и речных флотилий. Составил И. Гаусман. Часть 2. СПб., 1878. Примечание на С. 29.

[252] Английские мониторы. // Морской Сборник 1869. № 11. Броненосные суда. С. 10.

[253]Система башенных судов капитана Кольза. Рапорт комиссии назначенной английским адмиралтейством для рассмотрения системы судов капитана Кольза. // Морской Сборник. 1866. № 1. Броненосное судостроение С. 23; См. также: Башенные суда // Морской Сборник 1866. № 4. Броненосное судостроение. С. 9, 12; *Боголюбов Н.П.* История корабля... Том 2. С. 242, 243; Круглые суда с погруженной движущей силой (Лекция, прочитанная в королевском обществе соединенных служб 25 мая 1868 года г[осподином] Ельдером)// Морской Сборник. 1870. № 2. Броненосное и современное судостроение. С. 4.

[254] Будущие флоты. (Проект вице-адмирала Холстеда). Перевел лейтенант Новосильский 3-й. // Морской Сборник. 1869. № 2. С. 63; Система башенных судов капитана Кольза… С. 23.

артиллерийские орудия, помещенные в башне, имели угол обстрела в 360°[255]. Таким образом, командир башенного судна мог, «пользуясь подвижностью башен, наносить вред неприятелю по возможности безнаказанно»[256].

Второе преимущество башни заключалось в большей живучести как орудий, так и прислуги[257]. Причиной этого являлось то, что башня представляла собой небольшую цель и, следовательно, «в башню труднее целить, чем в каземат»[258]. Кроме того, небольшие размеры артиллерийских портов представляли препятствие для «влетания неприятельских ядер, бомб, картечи и штуцерных пуль, а также осколков своих собственных снарядов, отражающихся назад на огромное расстояние»[259].

Третьим и главным преимуществом, по мнению адмирала И.Г. Бутакова, было то, что башня давало более точную наводку и большую скорострельность[260]. Это достигалось тем, что башенное судно представляло собой удобную артиллерийскую платформу, благодаря более плавной килевой и бортовой качке[261].

Четвертое преимущество выражалось в уменьшении количества брони, необходимой для защиты жизненно важных частей: учитывая низкий надводный борт башенного броненосца, требовалось бронировать главным образом только башню, что делало корабли подобного типа более дешевыми[262].

Обобщая все преимущества установки орудий в башне, можно было смело утверждать, что боевая сила корабля увеличивалась в два раза в этом случае: управляющий Морским Министерством адмирал С.С. Лесовский, как

---

[255] *Бутаков И.Г.* Заметка об английских башенных судах…С. 133.
[256] *Федорович П.* Управление башнями и орудиями в бою и значение башенных прицелов. // Морской Сборник. 1871. № 12. С. 177.
[257] Башенная и батарейная система… С. 9; Башенные суда... С. 12; Система башенных судов капитана Кольза… С. 23; *Федорович П.* Управление башнями и орудиями… С. 177.
[258] *Боголюбов Н.П.* История корабля… Том. 2. С. 243.
[259] *Бутаков И.Г.* Заметка об английских башенных судах…С. 134.
[260] Там же. См. также: Башенная и батарейная система… С. 10.
[261] Башенная и батарейная система…С. 12.
[262] См., например: *Боголюбов Н. П.* История корабля… Том. 2. С. 243; Башенная и батарейная система… С. 12.

и адмирал английского флота Гольсборо, отмечали, что одно башенное орудие приравнивается к двум в батарее[263].

Как и любая система, башенная установка орудий имела не только положительные стороны, но и отмечавшиеся современниками недостатки. Адмирал И.Г. Бутаков писал, что одной из важнейших проблем являлся вопрос о том, «могут ли башенные суда быть *мореходными*, или должны служить только для прибрежной защиты…»[264].

С другой стороны, Н.П. Боголюбов отмечал, что в одну башню можно поместить весьма ограниченное количество орудий [в то время нормой было одна или две одно и двух орудийные башни – В.Б.], тем самым, при выведении из строя одной башни, броненосец терял частично или полностью свое боевое значение. Из других, менее существенных, недостатков отмечались медленность заряжания больших орудий; хрупкость механизма вращения башен, который «может повредиться или от выстрелов или сам собой». Последнее он предлагал компенсировать установкой двух приводов вращения башни – механического (парового или гидравлического) и ручного[265]. Тем не менее, И.Г. Бутаков и Н.П. Боголюбов, отмечая эти изъяны, не отрицали всей системы в целом.

Главным оппонентом башенной установки орудий был Э.Дж. Рид, чье мнение о новой системе было менее благоприятным[266]. Он признавал за башней отдельные преимущества, но утверждение, что тяжелые орудия можно ставить только в башни, считалось им неверным. Другим недостатком, по его мнению, был огромный вес брони монитора, превосходивший в два раза вес защиты артиллерии батарейного суда с тем же числом орудий. Кроме того, Э. Дж. Рид указывал на опыт Американской гражданской войны, который показал слабую живучесть башен[267].

---

[263] Копия записки [С.С.] Лесовского о программе строительства военно-морского флота России… Л. 4; Система башенных судов капитана Кольза… С. 25.
[264] *Бутаков И.Г.* Заметка об английских башенных судах…С. 133. *Курсив И.Г. Бутакова*.
[265] *Боголюбов Н.П.* История корабля… Том. 2. С. 243.
[266] Новое сочинение г[осподина] Рида. // Морской Сборник. 1870. № 3. Броненосное и современное судостроение. С. 16.
[267] Две главы из сочинения г[осподина] Рида… С. 2-3, 15-16.

Следует учитывать, что судьба кораблей мониторного типа складывалась в прямой зависимости от успехов или неудач их применения. Бой на Хэмптонском рейде, явившийся триумфом «Монитора» и возведший его изобретателя Дж. Эриксона в ранг национального героя Америки, привел к постройке для флота Северных Штатов нескольких серий аналогичных кораблей[268]. Одновременно другие страны стали активно строить мониторы для своих военно-морских сил[269].

С другой стороны, вскоре после начала массовой постройки стали видны негативные стороны этого типа кораблей. Одним из самых главных их недостатков была ничтожная мореходность. В самом деле, два из четырех погибших в ходе Гражданской войны американских мониторов, затонули из-за потери плавучести в связи с поступлением внутрь воды[270]. Испытания русских броненосцев типа «Ураган» подтвердили это: на ходу вода заливала палубу и попадала под основание башни, в результате образовывался бурун, не позволявший отдраивать ставни орудийных амбразур. Поэтому их можно было эффективно использовать только в спокойную погоду и на закрытых рейдах. Указывалась и другая причина гибели этих кораблей: несовершенство мониторов ранней постройки[271].

Для реабилитации мониторов американцы использовали нестандартный ход. Летом 1866 г. в Россию с визитом пришел американский монитор «Миантономо»[272], чье появление в Кронштадте вызвало сильный ажиотаж среди кронштадтского и петербургского морского общества,

---

[268] См. например: *Павленко С.Б.* MONITOR против VIRGINIA. Броненосцы Гражданской войны в США 1861 – 1865 гг. // Морская Коллекция. 2009. № 1. (112). С. 28.

[269] О русских мониторах мы уже писали выше. Аналогичные корабли строились для флотов Голландии, Швеции, Дании и других стран, где было необходимо оборонять протяженную береговую линию.

[270] *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть I. Пар, парус и броня… С. 65; *Павленко С.Б.* MONITOR против VIRGINIA… С. 28, 31; Английские мониторы… С. 10. В одном из номеров «Морского сборника» был опубликован рассказ одного из американских моряков о том, как ведет себя монитор при сильном волнении: Американский монитор во время бури. // Морской Сборник. 1863. № 11. Заграничная морская хроника. С. 35 – 36.

[271] Флот во Франции и Соединенных Штатах в 1865 году. (Из Revue des deux Mondes). Пер. Н. Кох. // Морской Сборник. 1865. № 10. С. 183

[272] «Миантономо» был одним из четырех двухбашенных мониторов, построенных в 1863-1865 гг. и представлявших первую более или менее удачную попытку создания океанских кораблей мониторного класса. Более подробно об этом корабле см.: *Тарас А..Е.* Энциклопедия броненосцев и линкоров. Минск-М., 2005. С. 101, 102.

помнившего как принимали в Америке русские эскадры в 1863 и 1864 гг.: «Русские и американцы – друзья, и друзья самые задушевные! Это дело решенное!»[273].

Этот визит привлек к себе внимание широких слоев общества. Ограничимся тем, что приведем лишь одно свидетельство – революционера С.Г. Нечаева. Он писал своим родителям: «В августе все петербуржцы были заняты осматриванием американской эскадры, приехавшей к императору с изъявлением дружественных чувств от Америки. <…> Здесь ежедневно, начиная с утра, несколько пароходов, увешанных флагами, едва успевали перевозить тысячи народа с набережной Невы в Кронштадтский рейд на американские пловучие батареи, совершившие такое громадное путешествие. И простой народ, и знатные барыни и модистки, я думаю, со всего Петербурга перебывали там»[274].

Приход американской эскадры в Кронштадт стал не только развлечением для местной публики**.** Именно визит американского монитора опроверг мнение, что «некрасивая толстошкурая черепаха», как называли монитор французы, может быть мореходным судном и переходить беспрепятственно океаны[275]. «Морской Сборник» отмечал: «Теперь англичане начинают смотреть на башенные суда чуть ли не как на спасение своего флота, а специальные журналы разбирают вопрос уже не с прежними насмешками, а с должным уважением к предмету»[276]. По утверждению одного из современников, визит американцев должен был оказать значительное влияние на броненосное судостроение[277].

Однако через несколько лет произошло событие, вызвавшее противоположную реакцию. Один из горячих сторонников установки башен на корабли, К.Ф. Кольз, для доказательства своих идей решил построить

---

[273] Американцы в Петербурге. Дружеский союз России и Америки. Подробное описание монитора Миантономо. СПб., 1866. С. 3. См. также *Кох Н.* Американцы в Кронштадте. // Морской Сборник. 1866. № 8. С. 205.
[274] *Лурье Л.Я.* Новое о Нечаеве (По материалам рукописного отдела ИРЛИ). // In Memorian: Исторический сборник памяти Ф.Ф. Перченка. СПб., 1995. Приложение. С. 348.
[275] *Кох Н.* Американцы в Кронштадте… С. 208.
[276] Английские мониторы… С. 10.
[277] *Кох Н.* Американцы в Кронштадте... С. 209.

мореходный башенный броненосец. Одним из оппонентов этого проекта был Э.Дж. Рид, считавший невозможным совмещение артиллерийский башен с рангоутом: «опасность, предстоящая мониторам под парусами, очень велика»[278]. Его прогноз оправдался: в ночь с 6 на 7 сентября 1870 г. броненосец «Кэптен» (рис. 18) перевернулся и затонул во время шторма у мыса Финистерр. При этом погибли сам К.Ф. Кольз и 472 офицера и матроса из экипажа корабля[279]. Эта катастрофа, произвела сильное впечатление на военно-морские круги. Официальный орган Морского министерства писал: «Страшная катастрофа… глубоко поразившая Англию, не могла, без сомнения, остаться без последствий, и рассуждения об этом ужасном факте не могли, конечно, ограничиться одним решением суда…»[280].

Сам факт гибели броненосца «Кэптен» поставил под сомнение боеспособность башенных кораблей. Полемика развернулась с новой силой. «Морской сборник» отмечал: «Уже шесть месяцев прошло со времени несчастного для английского флота события, а буря, поднятая им, не успокоилась; английские газеты и специальные журналы не переставали заниматься этим предметом…»[281]. Теперь удачный переход монитора через Атлантику считался многими счастливой случайностью[282]. Один из современников писал: «американцы, при всей своей эксцентричности и настойчивости, не решились послать… [монитор] без конвоя обыкновенных мореходных судов»[283]. Французский моряк и теоретик Р. Гривель отмечал: «Сильное буксирное судно, служащее конвоем, по-видимому, должно быть необходимым дополнением типа мониторов…»[284].

При более тщательном разборе обстоятельств трагедии выяснилось, что сама концепция корабля не являлась предпосылкой к катастрофе.

---

[278] Об устойчивости мониторов под парусами. (Лекция г. Рида, вице-президента общества корабельных инженеров). Перевел Лейт. Линден. // Морской Сборник 1868. № 9. Броненосные суда. С. 7. См. также: Две главы из сочинения г. Рида… С. 3.
[279] *Паркс О*. Линкоры Британской империи. Часть I. Пар, парус и броня… С. 184.
[280] По поводу гибели фрегата *Captain*. // Морской Сборник. 1870. № 12. Броненосное и современное судостроение. С. 6.
[281] Следы гибели *Captain*. // Морской Сборник. 1871. № 3. Морская хроника. С. 36, 37.
[282] Две главы из сочинения г. Рида… С. 10.
[283] ... .*ский* Монитор-крейсер. // Морской Сборник. 1867. № 6. С. 67.
[284] Цит. по Подвижная оборона гаваней и рейдов флотом… С. 178.

Представитель русских военно-морских кругов И. Алымов считал, что причиной гибели броненосца был человеческий фактор: «Английский башенный броненосец *Captain* погиб вследствие того, что лица, им управлявшие, не имели точных сведений о степени его безопасности под парусами»[285].

На фоне дискуссии о башенных судах характерна история постройки крейсера «Минин», иллюстрирующая в высшей степени «ту переходную и трудную эпоху военного судостроения, когда непрерывные усовершенствования в судостроении и артиллерии, следовавшие одно за другим с поразительной скоростью, мешали остановиться на чем-нибудь окончательном»[286]. Этот корабль вначале был заложен как казематный броненосец, однако «вследствие стечения различных обстоятельств, чертежи этого фрегата подверглись радикальным изменениям», и он был окончен «как крейсер новейшего типа». Вследствие этого, его постройка оказалась «замечательной в кораблестроительном отношении» по своей продолжительности[287].

Один из альтернативных вариантов соединения несовместимого, рангоута и башни, был представлен неким «…ским», который опубликовал в «Морском Сборнике» статью, где изложил свой вариант сочетания низкого надводного борта монитора и его неуязвимости с мореходностью океанского рангоутного крейсера. Он предлагал устроить особую балластную систему: закачивать воду в двойные дно и борта корабля. Реальность подобной идеи, по мнению автора статьи, подтверждалась тем, что на подобном принципе основана работа плавучих доков[288]. Необходимо отметить, что подобная система была устроена на броненосце – «Не тронь меня»[289].

Подводя итог дискуссии, можно сказать, что установка артиллерийских орудий в башню, безусловно, была большим шагом вперед: «Вопрос о том,

---

[285] *Алымов И.* О влиянии погруженного борта на остойчивость судна. // Морской Сборник. 1870. № 11. С. 1.
[286] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 530.
[287] *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроения в России… С. 30, 31.
[288] *... .ский* Монитор-крейсер… С. 68, 69.
[289] *Грибовский В.Ю., Черников И.И.* Броненосец «Адмирал Ушаков». СПб., 1996. С. 25

что башенная… система есть самая удобная и лучшая, по-видимому, решен уже окончательно лучшими авторитетами между морскими офицерами»[290]. Понимание этого достаточно быстро стало всеобщим в морской среде. Морской историк Н.П. Боголюбов отмечал, что «…башенная система для прикрытия орудий считается и по настоящее время самой совершенной»[291]. «Морской Сборник», писал: «морское военное искусство будущего времени будет, по видимому, состоять в употреблении двух весьма важных и совершенно новых орудий войны – торпедо[292] и башенных судов»[293]. Аналогичное мнение существовало и за рубежом: его придерживались вице-адмирал английского флота Холстед и К.Ф. Кольз[294].

Не менее ожесточенные споры в военно-морском сообществе вызывал вопрос о рангоуте: одни считали, что этот элемент корабельной архитектуры устарел, другие же видели возможность его использования. Один из авторов «Морской Сборника», А.Н. Страннолюбский, отмечал, что необходимость рангоута на современном военном корабле объясняется, с одной стороны, экономическими соображениями, с другой – необходимостью «держать военные суда на станциях в таких местах, где трудно, или даже невозможно пополнить запасы угля», «делать продолжительные и длинные переходы» и «иметь в своем распоряжении достаточный запасный двигатель на случай порчи парового механизма, котлов или винта»[295]. Одновременно контр-адмирал И.А. Ендагуров считал неблагоразумным все вверять совершенно новому и непроверенному, отказываясь при этом от старого и испытанного. Парус, с его точки зрения, необходим, поскольку паровая машина может испортиться или обнаружится недостаток в топливе[296]. Подобный взгляд на парус как на вспомогательный двигатель был достаточно распространен в

---

[290] Круглые суда с погруженной движущей силой…С. 4.
[291] *Боголюбов Н.П.* История корабля… Том. 2. С. 242.
[292] Торпедо – так в 1860-1870-х гг. называли подводные мины. Более подробно о минном оружии будет сказано в соответствующем месте 2-й главы.
[293] Башенные суда… С. 9.
[294]Башенная и батарейная система. (Лекция кап. Кольза в Королевской Обществе Соединенных Служб – Royal United Service Institution). // Морской Сборник. 1867. № 9. Броненосные суда. С. 1; Будущие флоты. (Проект вице-адмирала Холстеда)… С. 63.
[295] *Страннолюбский А.Н.* Современное состояние некоторых вопросов…С. 62, 63.
[296] *Ендагуров И.А.* Практические замечания. // Морской Сборник. 1861. № 11. Смесь. С. 103, 104.

военно-морских кругах[297]. Мы не можем не согласиться с сэром Г. Дугласом, одним из британских военно-морских теоретиков середины XIX в., который считал, что пройдет довольно много времени, пока паруса будут окончательно заменены машинами, если «только подобная замена когда-нибудь и случится»[298].

Учитывая техническую сложность вопросов о перспективах развития флота, не стоит удивляться тому, что полемика вокруг них велась, как правило, среди специалистов. Широкие общественные круги в целом совершенно не обращали внимание на эти проблемы, проявляя свое внимание к флоту лишь эпизодически и относясь к нему, скорее, как к экзотическому зрелищу. Капитан-лейтенант Н.М. Баранов указывал, что причиной такой индифферентности было то, что перспективы развития русских военно-морских сил были вопросом, «стоящим особняком…» и «остающимся более темным для массы»[299]. Отсутствие симпатий к флоту в русском обществе связывалось им с «отдаленностью славных дел флота и печальной его ролью в Крымской войне»[300].

4. Броненосное судостроение в 1870-х гг. глазами современников. Полемика вокруг круглых судов адмирала Попова.

Семидесятые годы XIX в. дали первый в истории русского флота пример дискуссии, которая вышла за ведомственные рамки. В это время одним из главных вопросов, активно обсуждавшихся в военно-морских кругах, был вопрос о круглых судах. Прежде чем непосредственно перейти к самой проблеме, нам бы хотелось кратко осветить ее предысторию.

---

[297] См. например: Artizan. Броненосные суда и орудия. Заметки о состоянии броненосного судостроения в Англии в 1865. // Морской сборник. 1865. № 4. Броненосное судостроение. С. 47.
[298] *Дуглас Г.* Морская война при помощи пара. Перевод мичмана Рыкачева с 2-го английского издания. СПб., 1862. С. XVI.
[299] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 425. Л. 2об
[300] Там же. Л. 3.

После того, как к концу 1860-х гг. в целом было завершено создание оборонительного флота на Балтике, появилась возможность обратить внимание и на южное направление морской политики. Государственные интересы страны настоятельно требовали восстановления военно-морских сил на Черном море. Однако реализации планов возрождения военно-морской мощи на юге препятствовали разные факторы. Помимо финансовых затруднений, вызванных проведением Великих реформ, существовали еще и политические ограничения: по Парижскому мирному договору устанавливалась нейтрализация Черного моря. Согласно одиннадцатой статье этого договора «вход в порты и воды оного формально и навсегда воспрещается военным судам…», однако статья четырнадцать его же разрешала содержать на этом море незначительное число легких судов «для нужных по прибрежию распоряжений». Существовала конвенция, которая уточняла, какие корабли можно иметь в черноморских водах[301]. С Балтийского моря на Черное перевели шесть корветов, кроме того, в Николаеве построили еще несколько единиц аналогичного класса[302].

Из-за небольшого числа кораблей на Черном море, а также их незначительных размеров, многие морские офицеры оказались не у дел. В качестве примера можно привести судьбу С.А. Гунаропуло, который «после почти трехлетнего сидения на берегу, вследствие крайне малочисленности состава Черноморского флота», охотно принял предложение об отправлении в Каспийскую флотилию[303].

Учитывая нехватку кораблей, финансовых средств и слабость промышленности этого региона, было решено ограничиться обороной Днепровско-Бугского лимана и Керченского пролива. Вице-адмирал А.А. Попов предложил решить эту проблему с помощью круглых судов. В основе

---

[301] *Юзефович Т.* Договоры России с Востоком. Политические и торговые. М., 2005. С. 127, 128, 135, 136.

[302] Это были корветы «Вепрь», «Волк», «Зубр», «Буйвол», «Рысь» и «Удав», построенные в Архангельске и «Кречет», «Ястреб», «Сокол», «Воин», «Львица» и «Память Меркурия» построенные уже на Черном море. Более подробно об этих кораблях см.: *Крестьянинов В.Я.* Крейсера Российского Императорского флота. 1856-1917. Часть 1. СПб., 2009. С. 29-30, 31. О переходе балтийских корветов см.: Обзор заграничных плаваний судов Русского военного флота. 1850 – 1866. Том 1. СПб., б.г. С. 104-118.

[303] *Гунаропуло С.А.* В Туркменской степи. (Из записок черноморского офицера). // Исторический Вестник. 1900. № 11. С. 563.

его идеи лежали следующие соображения: неприятельские корабли, которые будут атаковать наши берега, будут снабжены орудиями самого большого калибра. Для обороны нам необходимо иметь суда, могущие нести аналогичное вооружение. Вице-адмирал считал, что круглое судно имело бы для этой цели «наиболее благоприятные условия как в отношении стоимости, так и водоизмещения»[304]. Морское ведомство заинтересовалось необычным проектом и дало добро на проведение опытов.

Круглые суда русского флота имели богатую предысторию. Первая мысль о постройке круглого судна была высказана в 1860-е гг. в английском журнале «The Engeneer»[305]. Английский кораблестроитель Дж. Эльдер представил в комитет для защиты берегов Великобритании проект круглого судна, который не был отклонен[306]. На Лондонской Всемирной выставке 1862 г. была выставлена модель этого судна, которая, хотя и сделала известным проект английского изобретателя, тем не менее, не могла способствовать реализации этой идеи[307]. «Биржевые Ведомости» так прокомментировали реакцию современников на этот экспонат: «Проект, несмотря на всю замысловатость идеи, не принят был англичанами – людьми, готовыми воспользоваться всякой новой идеей, в случае ее серьезного значения»[308].

Прошло 8 лет, и об опытах Дж. Эльдера забыли. Однако, в 1870 г. его идеи легли в основу разработок вице-адмирала А.А. Попова. Он построил модель круглого судна и испытал ее на Неве. В результате опытных испытаний были достигнуты скорость 5 узлов и «необыкновенная быстрота поворачиваться»[309]. «Биржевые Ведомости» свидетельствовали о модели: «Все смотрели на нее как на диковинку; всех она поражала своей

---

[304] Цит. по: *Андриенко В.Г.* Круглые суда адмирала Попова. СПб., 1994. С. 2. См. также: *Азарьев Н.* О поповках. // Морской Сборник. 1876. № 12. С. 1 – 3.
[305] Оборонительное значение поповок // Голос, 16 октября 1874 г. Цит. по: Поповка... С. 12.
[306] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 425. Л. 3об.
[307] ГА РФ. Ф. 667. Оп. 1. Д. 431. Л. 3об.
[308] Поповка «Новгород». // Биржевые Ведомости, 8 ноября 1874 г. Цит. по: Поповка... С. 76, 77.
[309] Оборонительное значение поповок…С. 12.

необычайной поворотливостью…»[310]. При рассмотрении проекта в Морском техническом комитете большинство выступило за «поповку». Несмотря на то, что опыты велись без артиллерии и брони, было решено построить полноразмерное «настоящее морское судно» - броненосец «Новгород»[311].

Еще в конце декабря 1869 г. было созвано Особое совещание, обсудившее возможность постройки броненосцев на Черном море. В начале 1870 г. император Александр II утвердил заключение совещания вместе с крайне жесткими требованиями к будущим броненосцам, которым могло удовлетворить только круглое судно. Интересной является оценка «поповок», данная в апреле 1870 г. управляющим морским министерством Н.К. Краббе: «Круглые суда без всякой натяжки *могут быть причислены к разряду плавучих крепостей и не войдут в список судов флота* [выделено нами – В.Б.]»[312].

Не прошло и года после решения Особого совещания, как была отменена нейтрализация Черного моря. Несмотря на этот факт, в корне меняющий все направление морской политики на южном направлении, отсутствие соответствующей технической базы на Черном море заставило вновь ограничиться только оборонительным флотом[313]. Основу нового Черноморского флота должны были составить «поповки», которых из-за недостатка финансов было заложено всего две единицы.

В 1873 г. на спуске броненосца «Новгород» (рис. 19) присутствовало население всего Николаева, многие приехали даже из Одессы. Подобное любопытство объяснялось несколькими причинами. Во-первых, согласно общему мнению публики, корабль сразу же после спуска должен был пойти на дно: «глубокое убеждение массы [в этом] до известной степени характеризует недоверие, с которым относились к “поповкам” вообще с самого начала». Во-вторых, более серьезным основанием интереса к этому

[310] Поповка «Новгород»… С. 77.
[311] Оборонительное значение поповок... С. 12.
[312] Цит. по: *Андриенко В.Г.* Круглые суда… С. 4.
[313] *Андриенко В.Г.* Круглые суда… С. 7.

судну было то, что «поповкой» «Новгород» был «положен почин нашему Черноморскому флоту»[314].

За рубежом к русским круглым судам отнеслись неоднозначно. «Таймс» называла броненосец «Новгород» одним «из странных новых круглых судов, которые строятся неизвестно для чего»[315]. С другой стороны, один из кораблестроителей Британского флота Дж. Рид публиковал свои статьи в защиту «поповок»[316]. Полемика доходила до того, что противники поповок считали действительным автором идеи круглого судна именно англичанина Эльдера, у которого Попов украл идею и ухудшил ее[317]. Однако отечественное общественное мнение не было с этим согласно. Так, «Голос», старавшийся быть объективным, замечал, что «поповка» - новое судно, которое «если не по идее, то по осуществлению, принадлежит исключительно России и которое уж по одному этому заслуживает самого полного внимания»[318]. Великий князь Алексей Александрович считал этот тип кораблей «…несомненным произведением “независимой русской мысли”…»[319].

Первоначально полемика вокруг «поповок» велась сугубо внутри Морского ведомства, однако в 1874 г. информация о них просочилась в печать[320]. Первая статья по этой теме была помещена в газете «Голос»[321].

В России защитниками круглых судов являлись в первую очередь их командиры, поскольку лица, «столь близкие новому судну, не могут смотреть на него иначе, как с надеждой…». Сам факт появления статей в защиту «поповок» «представляет чрезвычайно утешительное явление, так как свидетельствует, что среди русских моряков не угас и теперь тот огонь безгранично-слепой привязанности к своему делу, которым так гордился

---

[314] Поповка «Новгород»... С. 77.
[315] Оборонительное значение поповок… С. 13.
[316] См., напр.: *Апраксин А.* По поводу отзыва г. Рида. // Голос, 7 февраля 1875 г. Цит. по: Поповка... С. 193 – 196; Выходка г. Рида против «Голоса». // Голос, 23 апреля 1875 г. Цит. по: Дополнение к сборнику «Поповка». Еще статьи о круглых судах. СПб., 1875. С. 88 – 92.
[317] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 425. Л. 4.
[318] Оборонительное значение поповок… С. 13.
[319] ГА РФ. Ф. 601. Оп. 1. Д. 440. Л. 6.
[320] *Манн К.А.* Воспоминания К.А. Манна. // Исторический Вестник. 1917. № 4. С. 24.
[321] Оборонительное значение поповок... С. 10 – 18.

прежний Черноморский флот» и который «составлял наиболее надежный залог успеха во всяком деле». Более того, если бы сомнения в целесообразности круглых судов не встретили возражений со стороны их командиров, то можно было сказать: «все кончено; Россия не может более полагаться на флот, и лучше перекатать судовую броню на рельсы, чем тратить миллионы на флот, команды которого идут в бой, не веря в свои средства, т.е. в самих себя!»[322]. Командир броненосца «Новгород» капитан 2 ранга К.Р. Бистром писал, что его корабль представляет собой «сильнейший из броненосцев» и «один из вполне действительных броненосцев» русского флота[323]. С точки зрения сторонников постройки круглых судов, «поповка» представляла собой «великий шаг вперед в деле кораблестроения»[324]. Действительно, если сравнивать броненосцы «Новгород» и «Вице-адмирал Попов» (рис. 20) с современными им кораблями аналогичных классов, то по броне и артиллерии им практически не было равных. Защитники называли «поповки» «великим изобретением, которое… призвано нарушить весь исторический ход идей военного судостроения»[325].

Тем не менее, круглое судно не отвечало многим актуальным для того времени требованиям к прибрежным броненосцам. Газета «Голос» опубликовала список характеристик, которыми должно было обладать судно береговой обороны: дешевизна, обладание подводным тараном, наличие сильной брони, непотопляемость, достаточная скорость хода. «По стоимости поповка «Новгород» более чем вдвое дороже прибрежных броненосцев Англии и гораздо дороже всех наших собственных броненосных судов; по силе наступательного оружия, она вовсе лишена того, что признается всей Европой за главное, именно тарана; ход – едва достигающий шести узлов...»[326]. Далее газета пишет, что английские броненосцы береговой обороны «Геката» и «Магдала» стоят около 260 рублей за тонну

[322] Оборонительное значение поповок... С. 13.
[323] Боевое значение поповок. // Голос, Декабрь 1874 г. Цит. по: Поповка... С. 114.
[324] Специализация вопроса о «поповках». // Голос, 17 января 1875 г. Цит. по: Поповка… С. 163.
[325] Боевое значение поповок… С. 117.
[326] Там же. С. 114.

водоизмещения; русские броненосцы стоят дороже: от 293 руб. (броненосный фрегат «Петропавловск») до 369 (башенный броненосный фрегат «Адмирал Лазарев»). В свою очередь «поповка» Новгород стоит 541 рубль за тонну[327].

Другое мнение было высказано «Биржевыми ведомостями», критиковавшими «Голос» за некорректное сравнение по стоимости, поскольку «задачи броненосного судостроения совершенно изменились»[328]. Еще более резким было мнение директора канцелярии Морского министерства К.А. Манна, отмечавшего, что «содержание морских статей в “Голосе” всегда было ниже всякой критики», т.к., эти статьи «писались обыкновенно не серьезным… сотрудником, но каким-нибудь мичманом, считавшим себя обиженным по службе…»[329].

К полемике, поднятой вокруг «поповок», присоединилась газета «Русский Мир», поместившая статью подписанную псевдонимом «Жвакогласов». В ней перечислялись критерии, необходимые для судов береговой обороны: они должны были удовлетворять крепости, вместительности, непотопляемости, спокойной качке, боевой силе и неуязвимости, которые должны находиться в определенном отношении[330].

В записке без подписи «О задачах Морского ведомства и о типе судов для русского флота» содержится краткое перечисление положительных и отрицательных черт нового типа судов. Главным положительным свойством «поповки» являлось то, что она «при меньшем углублении против обыкновенного судна… может поднять большую тяжесть». Таким образом, она могла нести более толстую броню и более тяжелую артиллерию. Однако такое, во многом немаловажное, преимущество полностью парализуется главным недостатком круглых судов – малым ходом, «элементом, составляющим ныне… одно из главных условий всякого военного судна»[331].

---

[327] Боевое значение поповок… С. 108.
[328] Значение броненосных судов. // Биржевые ведомости, 20 октября 1874 г. Цит. по: Поповка… С. 20.
[329] *Манн К.А.* Воспоминания… С. 25.
[330] *Жвакогласов.* Еще о «поповках». // Русский Мир. 1875. № 6. Цит. по: Поповка... С. 157.
[331] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 431. Л. 3, 3об.

Даже газета «Голос» писала, что скорость – это защита неброненосных судов от броненосцев. Одной из возможных причин уменьшения скорости хода может быть неравномерность хода винтов[332].

Отмечались и другие недостатки круглых судов. Например, сложность управления кораблем из-за большого числа машин и винтов, что увеличивало «степень повреждаемости этих судов»[333]. С другой стороны, именно большое количество паровых машин делало «Новгород» более живучим. Отмечалось, что все винты «Новгорода» ничем не защищены и открыты неприятельским выстрелам[334]. «Биржевые ведомости» считали недостатком открытую сверху башню, так как это делало прислугу орудий открытой для навесного огня[335]. К недостаткам «поповки» относили также и недостаточную вентиляцию жилых помещений[336].

На государственном уровне вопросу о всесторонней оценке качеств круглых судов была посвящена деятельность Особого комитета. С точки зрения одного из его членов, вице-адмирала Н.А. Аркаса, «поповки» представляли идеальные суда для специальной идеи, но для океанских броненосцев, «требуется значительно большая скорость хода»[337]. Другой участник обсуждения, К.Н. Посьет в своем особом мнении указывал, что испытания позволяют надеяться, что следующее круглое судно будет лучше первых двух, однако не факт, что оно будет удовлетворять всем требованиям[338]. В противоположность ему автор записки «О задачах Морского ведомства…» считал невозможным надеяться на улучшение и ссылался на «осторожную и богатую» Англию, которая идет по пути последовательного улучшения типа классических броненосцев[339].

---

[332] *Жвакогласов.* Еще о «поповках»... С. 147.
[333] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 431. Л. 3об.
[334] Боевое значение поповок… С. 116.
[335] Поповка «Новгород»…С. 80, 84.
[336] *Жвакогласов.* Еще о «поповках»… С. 153, 154.
[337]ГА РФ. Ф. 667. Оп. 1. Д. 365. Л. 5об, 6
[338] Там же. Л. 18.
[339] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 431. Л. 4, 4об, 5.

В свою очередь вице-адмирал Г.И. Бутаков также подал свое особое мнение, в котором высказывал полное недоверие к круглых судам[340]. Он считал, что А.А. Попов ошибся в расчетах и что поповки не смогут развить проектную скорость. Он делал вывод, что «не следует увлекаться постройкой судов новых неизвестных типов, не подвергшихся еще свободной критике науки…»[341]. На стороне Г.И. Бутакова был и Великий князь Александр Александрович, заявивший, что «…делать опыты в постройках броненосцев мы не можем»[342]. Цесаревич в своей переписке с К.П. Победоносцевым был менее сдержанным: «Да, жаль, что морское министерство не желает обращать внимание на хорошие суда, а исключительно занялось погаными поповками…»[343].

Отдельным пунктом критики являлось то, что круглые суда вице-адмирала Попова еще не были испытаны надлежащим образом. Газета «Голос» считала, что именно отсутствие испытаний привело к постройке «поповок», «проект которых, по своей непрактичности, не мог, будто бы, быть одобрен и не вызвал бы дорогих опытов»[344]. Это мнение было широко распространено и среди морских офицеров[345].

Наследник тесно связывал будущую судьбу «поповок» с результатом испытаний императорской яхты «Ливадия». В августе 1880 г. он писал Победоносцеву: «Теперь отправляется в плавание на новой «Ливадии» генерал-адмирал, и, если это плавание будет удачно, то, конечно, вопрос о поповках будет решен окончательно и бесповоротно. Дай Бог, чтобы плавание было не благополучно»[346].

Несмотря на осторожность Великого князя Константина Николаевича в оценках круглых судов, именно они стали одним из пунктов критики в его адрес. В качестве примера можно привести мнение Е.А. Перетца: «Все газеты

---

[340] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 365. Л. 20.
[341] Там же. Л. 21.
[342] Там же. Л. 8об.
[343] Победоносцев Константин Петрович и его корреспонденты. Письма и записки. Т. 1.Второй полутом. М-Л., 1923. С. 1041.
[344] Специализация вопроса о «поповках»… С. 160, 161.
[345] ГА РФ. Ф. 667. Оп.1. Д. 365. Л 8, 8об, 20об.
[346] Победоносцев К.П. и его корреспонденты…С. 1041.

полны упреков морскому ведомству (между строк нужно читать: великому князю Константину Николаевичу) за неудачи, испытываемые поповкой «Ливадия»[347]. Непостижимо, как такой умный человек, как великий князь, может стоять столь упорно за проклятые поповки»[348]. В свою очередь, военный министр Д.А. Милютин сформулировал общее скептическое отношение к самой идее круглых судов: «В техническом отношении превосходно; но в морском никто не верует в "поповки"…»[349].

Наиболее взвешенный взгляд на круглые суда присутствует у корабельного инженера А. Токаревского. Согласно его мнению, они «были основаны на *весьма разумном стратего-тактическом принципе*, а в архитектурном отношении… представляли *замечательную экономию в сбережении полезных частей корпуса*, уже вследствие своей круглой формы». При отсутствии русского флота на Черном море, «можно представить себе, какую массу фортов понадобилось бы построить, да и то на время, так как с появлением флота форты эти сделались бы ненужными». Вице-адмирал А.А. Попов решил эту проблему просто: он строит форты, «но не постоянные, а вездесущие, которые бы появлялись сами собой в каждом нужном месте, как бы по мановению волшебного жезла». Учитывая все это, А. Токаревский указывал, что «поповкам» большая скорость абсолютно не нужна[350].

В заключение, говоря о реакции русского военно-морского общества на изменения в кораблестроении, вызванные появлением броненосцев, нельзя не остановиться на одном интересном источнике: записке неустановленного лица «о противоречиях Англии и России на Балканах и о необходимости усиления русского флота», датируемой рубежом 1877-1878 гг.[351] В ней излагается оригинальная теория возникновения броненосного судостроения.

---

[347] «Ливадия» – императорская яхта, построенная в Англии по проекту вице-адмирала А.А. Попова. Была последней попыткой создать удачный вариант круглого судна.
[348] *Перетц Е.А.* Дневник Е.А. Перетца, государственного секретаря (1880-1883). М.-Л., 1927. С. 7.
[349] *Милютин Д.А.* Дневник. 1879 – 1881. М., 2010. С. 101.
[350] *Токаревский А.* Заключительное слово к статье «Искалеченные броненосцы». // Русское Судоходство. 1893. № 8. (173). С. 69, 70. Курсив А. Токаревского.
[351] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1 Д. 460. Л. 1 – 13.

Англия, по словам автора, знала, что «нет такой державы, которая имела бы такую активную и развитую морскую торговлю…, одновременно она знала, что нет такой нации, которой было бы так трудно охранять свой торговый флот и морскую торговлю от легких и быстроходных судов у неприятеля»[352]. Появление винтовых судов, по мнению Англии, могло привести к тому, что ее морское могущество было бы поколеблено. В связи с этим, согласно предположению автора записки, Британское адмиралтейство придумало оригинальный шаг: пустить все мировое кораблестроение по ложному пути, создав «гениально полезную для Англии вещь: броненосные суда». Зная, что «консерватизм и здравый смысл английских моряков восстанут против идеи» введения броненосцев, Пальмерстон «навязал» это изобретение Наполеону III. Результатом стало появление броненосного фрегата «Глуар», что было использовано британской прессой в качестве пугала для английской общественности[353]. Ответом стали английские броненосцы «Уорриор» и «Блэк Принс».

Не прошло и года после этого, как «свершилось то, чего хотела Англия: все государства Европы в морском отношении вступили на ложный путь». Более того, сетует автор записки, понятия о качествах судов и команд были сменены дюймами толщины брони и орудийного калибра. Он пишет, что английские заводы заставили обратиться Европу «скрепя сердце… за новыми судами, закрыв свою собственную производительность, обратиться в ту же Англию и брать оттуда… скверный металл в виде броненосцев и частей их». Тем самым была установлена опека Англии над Европой по морской части. Автор считает, что таким образом «Англия …лишила надолго все нации их боевых флотов». Это явление было названо в записке «броненосной эпидемией»[354]. В дальнейшем в Европе было много войн, однако флоты бездействовали в них, кроме двух сражений - Лиссы[355] и Кюстендиша[356], при

[352] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1 Д. 460. Л. 5, 5об.
[353] Там же. Л. 5об, 6. Подчеркнуто автором записки.
[354] Там же. Л. 6, 6об.
[355] Здесь имеется в виду морская битва у острова Лисса между итальянским и австрийским флотами, происшедшая 20 июля 1866 и завершившаяся победой последнего. Поворотным моментом сражение стало

этом «и то, и другое доказало слабость в деле броненосцев»[357]. Первым, кто покончил с этой «эпидемией», была практичная Америка. Она поставила «свои Миантономы[358] под навесы» и ищет простаков, которые бы «купили хлам». Автор записки «О противоречиях Англии и России…» призывает увидеть, что сама Англия не строит «броненосные скороходные суда», Франция и Германия – тоже. Одна только Россия старается «утолщать заказываемую нами в Англии броню до maximuma и уменьшать средства Казначейства до minimuma». По мнению автора, принципиально ложная дорога, которой придерживается Морское ведомство России, «завела нас далеко от того места, где следовало бы нам быть». Для исправления этой ошибки и постройки действительно полезного для России флота нужны как «радикальные меры», так и «новое направление»[359]. Эта записка иллюстрирует, как причудливо могли преломиться реальные факты и вымысел в восприятии одного из участников полемики.

Для 1870-х гг. характерен повышенный интерес широких кругов русского общества к проблемам флота. Многие представители военно-морских кругов понимали, что появление пара, винта и брони является революционным изменением в морском деле. Тем не менее, когда появилась реальная возможность перейти от теории к реальным опытам, проявился определенный скепсис к нововведениям: очевидность строительства броненосцев по первому времени вызывала определенные сомнения. Потребовались события Крымской войны (победа при Синопе и неудачная попытка бомбардировки Севастополя осенью 1854 г.) и Гражданской войны в Америке, чтобы новый тип кораблей получил право на существование.

потопление итальянского флагманского броненосца «Ре д'Италия» австрийским флагманом «Эрцгерцог Фердинанд Макс с помощью тарана. Подробнее о предыстории, ходе и результате сражения см.: *Вильсон Х.В.* Броненосцы в бою. Лисское сражение 20 июля 1866 г. СПб., 2001. Это сражение породило сильную полемику в морской среде о пользе тарана.

[356] Здесь, на наш взгляд, имеется в виду поединок русского парохода активной обороны «Веста» и турецкого броненосца «Фетхи-Буленд» 11 июля 1877 года завершившийся победой «Весты». Со временем вопрос о действительных результатах боя активно дискутировался в военно-морской среде.

[357] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 460. Л. 6об, 7.

[358] Видимо, в сознании некоторых представителей русских общественных слоев название американского монитора, пришедшего в Кронштадт в 1866 г., стало нарицательным.

[359] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 460. Л. 7, 7об

В середине XIX в. в военно-морском деле, согласно мнению современников, произошел радикальный переворот: появление винтового движителя и брони привело к тому, что все прежние флоты, в т.ч. и русский, устарели морально и физически. Понимание этого было характерно как для моряков, так и для более широких военно-морских кругов.

В России в конце 1850-х – 1870-х гг. решался вопрос о том, каким быть новому русскому флоту. Лишь к концу т.н. переходного периода были сформулированы основные критерии, которым должен был соответствовать корабль нового типа – броненосец. Выжидательная политика Морского министерства была неоднозначно встречена современниками: одни считали такой подход мудрым, другие – недальновидным. Как показала история, первая точка зрения оказалась правильной: при неготовности промышленной базы, нехватке финансов, сложности внутриполитического положения Россия, в отличие от других морских держав, не могла позволить себе рисковать. Более того, мы считаем, что подобная тактика позволила Морскому ведомству не допустить всех тех ошибок, которые вольно или невольно допускались в военно-морских силах других стран. Во многом, благодаря осторожности Морского министерства, к началу 1870-х гг. на Балтийском море был создан небольшой, но сбалансированный флот, состоящий из наиболее проверенных типов кораблей: мониторов и плавучих батарей.

Широкие общественные круги, за редким исключением, не интересовались проблемами флота, лишь эпизодически проявляя свое внимание к нему, и рассматривали его, чаще всего, как экзотическое зрелище. Необходимо отметить, что из-за технической сложности вопроса о дальнейших перспективах развития русского флота полемика шла, как правило, среди специалистов. 1870-е гг. были отмечены первым примером, участия русского общества в обсуждении путей развития флота России – полемикой вокруг круглых судов вице-адмирала А.А. Попова.

Ожесточенность споров вокруг этих кораблей хорошо передал директор канцелярии Морского министерства К.А. Манн: «Дошло до того, что вопрос о поповках сделался вопросом дня. О них толковали повсюду»[360]. В целом, мы можем констатировать, что широкая общественность не имела представления о действительных потребностях морской силы. Наглядным примером этого настроения может служить «легенда» о происхождении броненосца, содержащаяся в записке «О противоречиях России и Англии…», в которой появление нового типа кораблей связывается с происками Великобритании[361].

Подводя итог, необходимо отметить, что русские военно-морские круги пристально следили за процессами, шедшими в мировом кораблестроении, о чем свидетельствует массовая публикация в официальном органе Морского министерства, журнале «Морской Сборник», переводных статей обо всех новинках военно-морского дела. Примером чуткости реакции русских военно-морских кругов на процессы, происходящие в военно-морской мысли, является дискуссия о наиболее оптимальном расположении артиллерийских орудий.

Таким образом, в 60-70-е гг. XIX в. можно говорить о начале формирования единой русской морской политики. Управление морским строительством России получило способность гибко реагировать на изменения ситуации в военно-морском деле.

---

[360] *Манн К.А.* Воспоминания... С. 25, 26.
[361] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 460. Л. 5 – 7.

Глава 2. Оценка русского броненосного флота последней трети XIX в. военно-морскими кругами России.

1. Состояние русского флота на рубеже 1870-х – 1880-х гг. в оценке современников. Совещание 21 августа 1881 г. и его роль в формировании новой морской политики.

Необходимо отметить, что Русско-Турецкая война 1877 - 1878 гг. продемонстрировала неготовность русского флота к активным действиям, особенно на Черном море. Ситуацию усугубила общая неблагоприятность военно-морской обстановки для России накануне начала боевых действий: если на Балтийском море имелась небольшая, но сплаванная броненосная эскадра, то Черноморский флот кроме «поповок», предназначенных исключительно для береговой обороны, и некоторого количества старых винтовых корветов, ничего не имел[362]. Следовало учитывать еще и то, что на Балтике большая часть кораблей была предназначена исключительно для береговой обороны и не приспособлена для межтеатровых маневров. Кроме того, проход военных судов через Босфор и Дарданеллы был запрещен согласно Парижскому мирному договору 1856 г. В результате против турецких броненосцев пришлось сражаться мобилизованным и спешно вооруженным пароходам РОПиТа, а также паровым катерам, переведенным с Балтики.

Некоторые современники еще до начала войны отдавали себе отчет в том, что фактическое отсутствие на Черном море русских военно-морских сил будет иметь неблагоприятные последствия для России. На наш взгляд, особо примечательным представляется мнение Великого князя Николая Николаевича (Старшего), как главнокомандующего русскими войсками во время турецкой кампании. Он, по словам своего адъютанта Д.А. Скалона, еще в ноябре 1876 г., за полгода до начала боевых действий, сетовал: «до сих

[362] *Аренс Е.И.* Роль флота в войну 1877 – 1878 годов. СПб., 1903. С. 1.

пор – все против меня: и дипломатия, и климат, и отсутствие флота». В свою очередь, сам Д.А. Скалон понимал, что новая борьба России с Турцией без поддержки с моря будет очень тяжелой. Однако из этой сложной ситуации можно было попробовать найти выход. В частности, в тех же воспоминаниях Д.А. Скалон указывал, что генерал-адъютант граф Н.П. Игнатьев, в то время посол в Константинополе, рассказывал ему, что «с 1864 года брался пропускать ежегодно по одному военному судну в порты Черного моря, но… его не послушали»[363]. Свидетельства этих людей, близко стоявших к верхним слоям русского общества, могущих оказывать определенное влияние на формирование морской политики страны, для нас особенно ценны. Они показывают, что еще до начала Турецкой войны слабость Черноморского флота была очевидна многим. Кроме того, существовала реальная возможность усилить его, которой не воспользовались. На наш взгляд, предложение графа Н.П. Игнатьева с помощью дипломатических ухищрений способствовать увеличению численного состава наших военно-морских сил на Черном море было вполне осуществимо, о чем свидетельствовал ряд прецедентов[364].

Единственным кораблем Российского Императорского флота, способным противостоять современным британским броненосцам на рубеже 1870-1880-х гг., был броненосный корабль «Петр Великий». В предыдущей главе мы писали, что, даже недостроенный, он производил сильное впечатление на современников. Однако одного его было недостаточно для обеспечения русских морских интересов. Великий князь Алексей Александрович, назначенный на пост генерала-адмирала, писал в своем отчете по Морскому ведомству за 1879 – 1883 гг.: «…С грустным чувством должно сознаться, что “Петр Великий” есть наш единственный сильный боевой корабль. Все прочие суда наши не способны к борьбе с

[363] *Скалон Д.А.* Мои воспоминания. 1877 – 1878 годы. СПб., 1913. Том 1. С. 2, 5, 51, 52.

[364] Во второй половине XIX века русские военные корабли при определенных обстоятельствах совершали переходы через Черноморские проливы. В качестве примера можно привести переход в Средиземное море одного из винтовых корветов Черноморского флота, переход крейсера «Память Меркурия» и миноноски «Батум» в Черное море и т.д.

первоклассными броненосцами, которыми располагают другие морские державы, да и самое значение их, как передвижной силы, обороняющей наши берега, весьма сомнительно»[365]. В частности, существовала точка зрения, что этот корабль представляет собой «пригоднейший тип сильного броненосца», но на нем не встречается «главнейшего условия военного корабля… соединения наибольшего числа самых сильных орудий под командой и управлением одной воли…»[366]. К сожалению, наш сильнейший броненосец еще не был полностью испытан, и таким образом, по мнению современников, не было известно качество его постройки[367]. Тем не менее, несмотря на все недостатки, «Петр Великий» указывался современниками в качестве одного из образцов для серийной постройки броненосцев как для Балтийского, так и для Черноморского флотов[368].

В связи с вышеизложенным, становится понятной критика Морского министерства со стороны военно-морской общественности из-за неправильной морской политики, приведшей к слабости русских военно-морских сил, которая стала очевидна в ходе войны и последовавшего вслед за ней дипломатического кризиса. Подобному отношению способствовало и недовольство продолжением опытов с круглыми судами вице-адмирала А.А. Попова: по его проекту в Англии была построена императорская яхта «Ливадия». Например, государственный секретарь Е.А. Перетц записал в своем дневнике: «Нет сомнения, что из этого нового типа судов может, со временем, выйти что-нибудь толковое; но много еще утечет воды, пока поповки усовершенствуются. Опыты над ними, стоящие таких громадных денег, надо бы предоставить Англии и другим государствам, более богатым, чем мы»[369].

---

[365] Цит. по: Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802 – 1902). Сост. С.Ф. Огородниковым. СПб., 1902. С. 108. В последней фразе цитаты Великий князь, очевидно, имел в виду круглые суда вице-адмирала Андрея Александровича Попова.
[366] РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4103. Л. 60об.
[367] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 431. Л. 5об.
[368] См., например: ГА РФ. Ф. 730. Оп. 1. Д. 668. Л. 7об.
[369] *Перетц Е.А.* Дневник Е.А. Перетца, государственного секретаря (1880 – 1883). М – Л., 1927. С. 7.

В дореволюционной историографии существовало предположение, что одной из причин неподготовленности русского флота к очередной войне с Турцией были в т.ч. «экономические условия страны, которая все еще держалась на почве сельского хозяйства…, с промышленностью, все еще находившейся в зачаточном состоянии, благодаря чему она связывала и флот производством для него устарелых к этому времени типов судов»[370].

Принимая во внимание все сказанное выше, представляется логичным то, что одним из первых деяний императора Александра III после восшествия на престол стал созыв 21 августа 1881 г. Особого совещания, которое должно было откорректировать военно-морскую доктрину страны и разработать новую судостроительную программу. Плодом работы Совещания стала двадцатилетняя программа 1882 г. Учитывая всю важность этого события, определившего ход развития русского флота и заложившего основы русской морской политики почти на четверть века, стоит остановиться подробнее на его предыстории.

К сожалению, этот важный эпизод в истории русского флота никогда не был предметом отдельного исследования, хотя он и упоминается практически в каждом исследовании, затрагивающем проблемы военно-морского строительства в России во второй половине XIX в. Однако авторы трудов, как правило, ограничиваются только несколькими замечаниями[371]. Более того, в историографии нет даже единой датировки начала работы над программой[372]. Наиболее приемлемой, по нашему мнению, является точка зрения русского современного историка Р.В. Кондратенко, считающего точкой отсчета в выработке программы 1882 г. записку Управляющего морским министерством адмирала С.С. Лесовского, представленную

---

[370] *Риттих А.Ф., Бубнов А.Л.* Россия и ее моря. Краткая история Россия с морской точки зрения. СПб., 1907. С. 112.

[371] *Кондратенко Р.В.* Кораблестроительные программы Российского флота в конце 70-х - начале 80-х годов XIX века. // Гангут. Вып. 50. СПб., 2008. С. 30.

[372] См., например: *Грибовский В.Ю., Черников И.И.* Броненосец «Адмирал Ушаков». СПб., 1996. С. 51; *Кондратенко Р.В.* Кораблестроительные программы Российского флота… С. 30, 31; *Петров М. А.* Подготовка России к мировой войне на море. М-Л., 1926. С. 27.

Великому князю Константин Николаевичу 17 июня 1876 г., в разгар Восточного кризиса[373].

Учитывая значение этого источника, представляется целесообразным остановиться на нем более подробно. В своей записке адмирал отмечал, что, при начале организации броненосного кораблестроения, главной целью Морского министерства была постройка оборонительного флота для обеспечения защиты Кронштадта. После ее окончания было разрешено приступить к созданию мореходных броненосцев. Планировалось построить необходимое для обороны число кораблей к 1871 г. Эта программа была реализована, несмотря на сокращение морских смет, в 1866 г.: комиссия, созванная в 1871 г. под председательством генерала Э.И. Тотлебена, «признала наличное и находившееся в то время в постройке число наших броненосных судов достаточным, в связи с возведением новых укреплений для обороны Кронштадта…»[374]. В итоге, к осени 1876 г. в состав Балтийского флота вошло 24 броненосца[375]. По мнению адмирала С.С. Лесовского, Морское министерство может теперь «со спокойной совестью глядеть на прошлую свою деятельность»[376].

С другой стороны, он указывал, что быстрое развитие Германского флота «угрожает нам опасностью даже и в Балтийском море потерять преобладающее влияние над морскими силами наших здесь соседей». Сравнивая наш Балтийский и Германский флота, адмирал приходил к выводу, что по числу орудий первый превосходил последний. Однако сам по себе «излишек орудий еще не дает совсем верного понятия о превосходстве артиллерии нашего флота…», так как русские броненосцы имели одиннадцати и двенадцатидюймовые артиллерийские орудия, «по силе

---

[373] *Кондратенко Р.В.* Кораблестроительные программы Российского флота в конце 70-х - начале 80-х годов XIX века… С. 32. Автор этой монографии использует документ, хранящийся в: РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 3518. ЛЛ. 8-15об. Копия этой записки сохранилась и в личной фонде графа Н.П. Игнатьева: ГА РФ. Ф. 730. Оп. 1. Д. 668. ЛЛ. 2 – 11об. В своей работе мы будем руководствоваться этой копией.

[374] ГА РФ. Ф. 730. Оп. 1. Д. 668. Л. 2, 2об.

[375] Здесь имеются в виду броненосец «Петр Великий», броненосные фрегаты «Князь Пожарский», «Севастополь», «Петропавловск», броненосные батареи «Кремль», «Не тронь меня», «Первенец», башенные фрегаты «Адмирал Спиридов», «Адмирал Чичагов», «Адмирал Грейг» и «Адмирал Лазарев», двухбашенные лодки «Русалка», «Чародейка», «Смерч» и 10 мониторов типа «Ураган».

[376] ГА РФ. Ф. 730. Оп. 1. Д. 668. Л. 3.

действия значительно превосходящие наибольший калибр орудий германского флота, десятидюймовый». К сожалению, это преимущество значительно ослаблялось «тем обстоятельством, что суда германского флота… скоростью хода и толщиной брони, двумя весьма важными элементами», превосходили корабли российского флота. Ввиду вышесказанного, следовало признать, что Русский флот в то время был равносилен Германскому.

Однако «нельзя [было] не опасаться, что в виду энергических мер, принимаемых Германией…, вскоре Германский флот получит над нашим значительное преимущество». Подобные нерадостные перспективы усугублялись тем, что нельзя было четко определить, какого типа должны быть новые броненосцы. Единственное, что точно можно было утверждать: Балтийский флот нуждался в таких броненосных кораблях, которые «были бы в состоянии действовать на всех омывающих Европу водах»[377].

Обстановка на Дальнем Востоке для России, по словам адмирала, была более благоприятной, так как, несмотря на все усилия Японии, ее флот оставался довольно слабым. Японские корабли «не представляют из себя ничего грозного и не вызывают еще с нашей стороны необходимости иметь в Тихом океане современных броненосцев»[378].

В фонде графа Н.П. Игнатьева, в одном архивном деле вместе с запиской С.С. Лесовского, сохранился еще один документ, посвященный программе строительства военно-морского флота России[379]. Его авторство установить не удалось. Если следовать версии Р.В. Кондратенко, то приходиться считать, что обе записки взаимосвязаны и принадлежат перу адмирала С.С. Лесовского. Мы не будем оспаривать это мнение, поскольку не располагаем другими сведениями[380]. Автор этой записки отмечал, что существовала возможность «значительно и в самом непродолжительном

[377] ГА РФ. Ф. 730. Оп. 1. Д. 668. Л. 2 – 3об., 5об. – 6об.
[378] Там же. Л. 9.
[379] Там же. Л. 12 – 14об.
[380] *Кондратенко Р.В.* Кораблестроительные программы Российского флота… С. 32.

времени усилить наш Балтийский броненосный флот» покупкой трех строящихся в Англии турецких броненосцев, от которых отказалась Турция из-за своего финансового расстройства[381]. Хотя «они не представляют собой последнего слова в современном броненосном кораблестроении, [однако] по силе артиллерии и толщине брони [это] весьма действительные боевые суда по сравнению с лучшими броненосцами Германского флота». На наш взгляд, это предложение было вполне целесообразным, тем более, что в XVIII в. как Петр I, так и Екатерина II всегда старались любыми способами увеличить число кораблей, включая и их покупку за рубежом[382]. Поэтому, приобретение их являлось «весьма желательным и даже выгодным в экономическом отношении»[383]. Однако правительство решило все же воздержаться от покупки этих кораблей из-за недостатков финансов[384].

После того, как было отказано в выделении средств на покупку турецких кораблей, Управляющий Морским министерством созвал летом 1876 г. комиссию под председательством Великого князя Константина Николаевича для обсуждения вопроса о типе будущих броненосцев русского флота[385]. Материалы этой комиссии находятся в фондах РГА ВМФ[386]. В личном фонде Императора Александра III в ГАРФ хранится документ, озаглавленный «Проект протокола заседания Комитета по вопросу о типе броненосцев для русского флота с приложением мнений генерала-адъютанта Посьета и генерала-адъютанта Бутакова и замечания Великого князя Александра Александровича»[387]. Он имеет непосредственное отношение к ее работе.

---

[381] ГА РФ. Ф. 730. Оп. 1. Д. 668. Л. 14. Здесь имеются в виду броненосцы «Белляйл», «Орион» и «Суперб» (бывший «Гамидие»), строившиеся на английских верфях для Турции, но перекупленные в 1878 году Британским адмиралтейством, из-за боязни, что они могут достаться России. Подр. см.: *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть III. Тараны и орудия-монстры. СПб., 2004. С. 38 – 44; *Тарас А.Е.* Энциклопедия броненосцев и линкоров. Минск – М., 2005. С. 45, 74 – 75.
[382] См., напр.: *Веселаго Ф.Ф.* Краткая история русского флота. М., 2011. С. 45, 46, 148.
[383] ГА РФ. Ф. 730. Оп. 1. Д. 668. Л. 14об.
[384] *Кондратенко Р.В.* Кораблестроительные программы Российского флота… С. 33.
[385] Там же.
[386] РГА ВМФ. Ф. 4. Оп. 1. Д. 12.
[387] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 365. Л. 1-21.

Работа этой комиссии, на которой, в частности, должен был рассматриваться вопрос о строительстве новых «поповок», спровоцировала начало полемики о путях развития русского флота, что отмечал русский публицист В. Истомин[388]. Против этого направления русской морской политики выступили Великий князь Александр Александрович и вице-адмиралы Г.И. Бутаков и К.Н. Посьет. Большая часть военно-морской общественности считала, что в случае возобладания точки зрения Генерал-адмирала и вице-адмирала А.А. Попова, «падение морского значения России» будет неминуемо. Как писал современник, недовольство морской политикой «в первый раз высказалось ясно и точно»[389].

Однако война с Турцией помешала выработке общего мнения относительно дальнейшего развития флота России и затормозила решение этого вопроса. К составлению новой судостроительной программы было приступлено только спустя некоторое время после окончания боевых действий. Можно с уверенностью утверждать, что одним из инициаторов возвращения к этому вопросу был новый Управляющий Морским министерством А.А. Пещуров. В своей записке от 26 апреля 1881 г., поданной Генералу-Адмиралу, он писал, что Россия на море должна быть сильнее союза ближайших своих соседей, то есть необходимо создание такого флота, который «равнялся бы соединенным флотам Германии, Швеции и Дании в Балтийском море, турецкому в Черном, а на Дальнем Востоке - возникающим флотам Китая и Японии». План кораблестроения, разработанный А.А. Пещуровым, предусматривал, прежде всего, первенствующее положение Балтийского флота. Что касается Тихого океана, то он считал «сформирование и содержание там особых, отделенных от главного нашего флота, боевых сил… невозможным, без чрезвычайного непосильного обременения государственного бюджета…». Главными причинами этого он видел, во-первых, слабость населения приморской

[388] *Истомин В.* Значение подвига «Весты». // Русский Вестник. 1877. № 8. С. 886.
[389] Там же.

области и отсутствие в ней всяких промышленных средств; во-вторых, то, что «необходимые для военных в том крае действий морские силы могут быть отделяемы, в виде временных эскадр, от Балтийского флота…»[390]. Таким образом, количественное превосходство военно-морских сил на Балтике объяснялось еще тем, что этот театр военных действий предназначался в качестве резерва для Дальнего Востока.

Следует отметить, что записка А.А. Пещурова была написана на основе мыслей, высказанных в разное время различными русскими морскими офицерами, и стала выражением коллективного мнения большей части морских кругов России, сформировавшегося к началу 1880-х гг.

Экземпляры этой записки были разосланы наиболее авторитетным морским офицерам России, мнения которых в основном были собраны к концу июля. Всего в РГА ВМФ находится более десятка подобных отзывов. В большинстве своем, авторы ответов в основном соглашались с проектом А.А. Пещурова и вносили в него хотя и существенные, но не принципиальные коррективы. Наиболее подробными, на наш взгляд, были отзывы И.А. Шестакова и Н.М. Чихачева.

В фонде Императора Александра III находится «Записка без подписи о задачах Морского ведомства и о типе судов для русского флота». Как нам представляется, этот источник также может быть связан с запиской А.А. Пещурова и являться одним из отзывов на нее. Он содержит в себе информацию, которая, несмотря на свою отрывочность, позволяет сделать выводы о взглядах автора. Можно с уверенностью отметить, что он в своих оценках старался занять примирительную позицию. В качестве примера можно привести оценку «поповок»: он пытается отмечать не только отрицательные свойства этого типа кораблей, но и положительные. Касательно Черного моря, в записке было выдвинуто предложение содержать на нем некоторое количество боевых кораблей, чтобы «турки не были в нем хозяевами и не препятствовали бы, одним страхом беззащитности заселений

[390] РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4103. Л. 1об., 4об., 5.

наших, развитию нашему на Кавказе…». Эта мера необходима вплоть до того момента, пока Черноморские проливы не будут открыты для прохода кораблей Балтийского флота. Относительно же Балтики указывалось на необходимость строительства броненосцев «по мере денежных средств и с таким расчетом, чтобы не быть слабее нашего западного соседа». При этом необходимо было учитывать, что большинство броненосцев Балтийского флота «строились для оборонительных целей… <…>. В самом близком будущем они, как сила, будут иметь самое ничтожное значение, исключая "Петр Великий"…»[391].

В разгар подготовки материалов по разработке новой судостроительной программы на престол вступил Император Александр III, не разделявший морскую политику Великого князя Константина Николаевича, в частности относительно оценки круглых судов вице-адмирала А.А. Попова.

Одно из первых действий нового императора, направленных на оздоровление Морского ведомства, была смена Генерала-Адмирала: на высший флотский пост был назначен Великий князь Алексей Александрович[392]. Его письмо, адресованное Великому князю Константину Николаевичу, позволяет предположить, что он воспринял свое назначение без особого энтузиазма. Он писал, что «был поражен как громом» этим известием и сожалел, что «не зная об этом раньше... я не мог с Тобой поговорить и посоветоваться». С другой стороны, он не считал себя вправе отказаться от «подобного трудного поручения, особенно при настоящих обстоятельствах»[393].

Еще одной мерой, предназначенной для улучшения состояния русского флота, являлся созыв уже упомянутого выше Совещания 21 августа 1881 г.

---

[391] ГА РФ Ф. 677. Оп. 1. Д. 431. Л. 3 – 7, 8об., 9.

[392] Отставка Великого князя Константина Николаевича была вызвана различными причинами; разногласия относительно морской политики между ним и новым Императором играли в этом не последнюю роль. Более подробно по этой проблеме см.: *Воронин В.Е.* Великий князь Константин Николаевич: становление государственного деятеля. М., 2002. Самой последней работой по этой теме является следующая статья: *Астанков В.* «Свинство, да и только…». Цесаревич Александр Александрович и Морское министерство. // Родина. 2014 № 6. С. 60-61.

[393] ГА РФ. Ф. 722. Д. 722. Оп. 1. Л. 3 - 4об.

Несмотря на важность рассмотренных им вопросов, а может быть именно благодаря этому, мы практически не имеем материалов, связанных с ним, кроме итогового документа под названием «Заключение Совещания, 21 августа 1881 г., по вопросу о будущем развитии нашего флота в связи с общим политическими и военными требованиями» [далее: «Заключение» - В.Б.][394]. Можно предположить, что журнал заседаний и прочая документация были на особом хранении. Доказательством того, что и высшие сановники империи не имели подробных сведений, является эпизод, описанный в дневниках директора канцелярии русского МИДа графа В.Н. Ламздорфа. В 1895 г., когда ему было поручено Министром Иностранных дел найти материалы о работе Совещания, пришлось запрашивать архив Морского министерства, причем, по его свидетельству, оказалось доступным только «Заключение»[395].

Главной особенностью этого документа является то, что в нем впервые со времен Екатерины Великой официально указывалось, что «в общеполитических интересах России на первом плане должны быть поставлены заботы о восстановлении морских сил ее на Черном море…». И далее: «Безусловное господство в водах Черного моря представляет для нас задачу первостепенной важности, как в смысле участия России в… оборотах всемирной торговли, так, и в особенности, в смысле поддержания наших политических интересов…»[396]. При первом же обращении к этому документу видно, как сильно врезалось в память современников беспомощное состояние Черноморского флота в тот момент, когда Великобритания с помощью обычного для себя силового шантажа заставила Россию отказаться от решения своей исторической задачи. Существует версия, что некоторые положения, выработанные Особым Совещанием 21 августа относительно Черноморского флота, восходят еще к решениям Ливадийского совещания

[394] *Кондратенко Р.В.* Морская политика России…. С. 75.
[395] *Ламздорф В.Н.* Дневник. 1894 – 1896. М., 1991. С. 285 - 288.
[396] ГА РФ. Ф. 681. Оп. 1. Д. 8. Л. 2.

1879 г., на котором было решено начать возрождение Черноморского флота[397].

В документе прямо указывалось, что дальнейшее решение этого давно назревшего вопроса не может обойтись без вмешательства великих держав. Чтобы Россия при распаде Османской империи «не осталась навсегда обойденною и устраненной от участия во всемирных политических и торговых интересах, ей необходимо готовиться» к тому, чтобы в нужный момент «овладеть устьем Босфора… и, став прочно у входа в Черное море, оградить его воды и берега от всякого посягательства». Для этой цели Россия должна была иметь на Черном море соответствующие военно-морские силы, способные очистить его от турок и заблокировать Босфор на время перевозки первого десантного эшелона. Одновременно Россия должна иметь там же транспортный флот, который должен быть способен «перевезти в один раз корпус войск, достаточный для действия против тех сил, которыми Порта может наспех располагать в окрестностях Босфора»[398].

В свою очередь, главная задача на Балтике состояла в том, чтобы «дать ему первенствующее значение сравнительно с флотами других держав, омываемых водами этого моря», для чего русские военно-морские силы на Балтике должны не уступать германским, а при благоприятной обстановке и превосходить их[399]. Необходимо отметить, что такое отношение к Германским военно-морским силам полностью соответствует оценке, данной адмиралом С.С. Лесовским еще в записке от 17 июня 1876 г.[400]

Согласно «Заключению», оборона берегов должна быть активной, «не допускающей блокады и готовой воспользоваться всяким удобным случаем для перехода в наступление». Учитывая все это, флот на Балтике не должен быть прикованным к Кронштадту, а иметь «более свободное и

---

[397] *Кондратенко Р.В.* Адмирал С.О. Макаров и планы Босфорской экспедиции. // Власть и общество. Межвузовский сборник научных трудов. СПб., 2000. С. 137; *Кондратенко Р.В.* Морская политика России… С. 76.
[398] ГА РФ. Ф. 681. Оп. 1. Д. 8. Л. 2, 2об.
[399] Там же. Л. 3.
[400] ГА РФ. Ф. 730. Оп. 1. Д. 668. Л. 2 – 11об.

самостоятельное положение в водах Балтийского моря, что может быть достигнуто лишь устройством обеспеченных стоянок… в наименее замерзающих частях наших берегов…»[401].

Учитывая степень секретности, которую имела разработка новой морской доктрины России, даже военно-морские круги в своей массе практически не имели информации о грядущем изменении военно-морской доктрины. Однако необходимо отметить, что опасность, возникавшая, в частности, в связи с планомерным усилением немецкого флота и отраженная в решениях Совещания 21 августа, ощущалась всем обществом. В качестве примера можно привести статью, опубликованную в начале осени 1882 г. в газете «Голос». Неизвестный корреспондент указывал, что «немецкая панцирная эскадра», уступая русской в числе кораблей, «во многом превышает ее по своим боевым качествам». С другой стороны, крейсера германского флота «многочисленнее русских и лучше приспособлены к выполнению их специального назначения», таким образом, по материальным показателям перевес на стороне Германии. Учитывая такое соотношение сил, немцы могут успешно вести морскую войну против России. В таком случае, русский флот при начале войны будет обречен исключительно на оборонительные действия[402]. Стоит отметить, что столь пессимистическая оценка перспектив борьбы русского флота с немецким в 1880-х гг. сходна с мнением о неготовности русского Балтийского флота к решительному противостоянию с Германией, утвердившимся накануне Первой Мировой войны.

Преимущество германских военно-морских сил осознавалось не только представителями общественных слоев, но, тем более, русскими морскими офицерами. Ярким примером подобной оценки может служить впечатление Ю.В. Арсеньева от посещения немецкой военно-морской базы в Киле. Он писал: «во всем, что удается здесь увидеть, успехи германского военного

[401] ГА РФ. Ф. 681. Оп. 1. Д. 8. Л. 3.
[402] Главенство Германии на Балтийском море. // Голос. 1882. № 254. 19 сентября. (4 октября). С. 1, 2.

флота поразительны. В весьма короткое время здесь успели выработаться превосходные кадры матросов и год от года прибывают хорошие суда. Все здесь делается умно, на эффекты не бьют и не любят ничего показывать чужим»[403].

В «Заключении» также уделялось внимание Тихому океану. Совещание 21 августа пришло к выводу, что, учитывая быстрые успехи Китая и Японии в развитии военно-морских сил и то, что к ним, в случае разрыва с Россией, могут легко присоединиться флоты европейских держав, нам на этом театре военных действий надо было ограничиться только обороной «важнейших пунктов нашего прибрежья»[404]. Подобное решение, на наш взгляд, было вполне разумным: почти полное отсутствие инфраструктуры на Тихом океане осложняло или делало невозможным долговременное базирование крупных корабельных соединений. В случае осложнений в отношениях с Китаем, при мире в Европе, Морскому министерству, по примеру событий 1880 г., «предстоит откомандировать в воды Тихого океана… особые эскадры из состава Балтийского и Черноморского наших флотов…». [Интересная деталь: против этих строк на полях документа стоит помета: «Эскадра в Сред[иземном] Мор[е] для усиления Тих[о]. Ок[еанской] Эск[адры]». – В.Б.]. Политические и торговые интересы России в Дальневосточном регионе вполне могли быть ограждены «достаточным количеством крейсеров», которые в случае начала войны с европейскими державами, могли бы «серьезно угрожать их торговле, нападая на их коммерческие суда, склады и колонии»[405].

Говоря о новой судостроительной программе в целом, необходимо отметить, прежде всего, что затягивание ее разработки было вызвано недостатком финансирования и русско-турецкой войной. Мы можем констатировать, что Совещание 21 августа 1881 г. было эпохальным

---

[403] *Арсеньев Ю.В.* От Ревеля до Алжира. Из дневника морского офицера. // Русский Вестник. 1882. № 10. С. 830, 831.
[404] ГА РФ. Ф. 681. Оп. 1. Д. 8. Л. 3.
[405] Там же. Л. 3, 3об.

событием и в течение длительного времени оказывало решающее влияние на дальнейшее развитие русского флота. Об этом свидетельствует Великий князь Алексей Александрович: «…Морское министерство никогда не упускало из виду главных оснований развития нашего флота, установленных Особым совещанием 21 августа 1881 г…»[406]. С учетом этого становится понятной оценка, данная этому событию в историографии. Видный советский военно-морской деятель М.А. Петров отмечал, что постановления, выработанные Совещанием «наметили путь, по которому должно было идти развитие русского флота»[407]. В свою очередь, Р.В. Кондратенко пишет, что это событие «заложило основы будущей морской политики России на длительный период»[408].

Положения Совещания 21 августа легли в основу судостроительной программы 1882 г., рассчитанной на двадцать лет. Мы предполагаем, что новая русская программа кораблестроения не могла остаться незамеченной за рубежом. В частности, по нашему мнению, она может быть одним из факторов, стимулировавших принятие в Англии «Акта о морской обороне»[409].

Русские военно-морские круги положительно оценили личный вклад Александра III в создание русского флота. Русский морской историк С.Ф. Огородников в связи с этим называл его «душой всего дела по усилению боевой силы Российского флота»[410]. Аналогично и П.И. Белавенец констатировал, что Император «принял живейшее и личное участие в преобразовании и… воссоздании флота, который в прошлое царствование, пережив две очень тяжкие перемены в системе судостроения,

---

[406] Записка Великого князя Алексея Александровича по поводу брошюры Кази «Русский Военный Флот, его современное состояние и ближайшие задачи». // ГА РФ. Ф. 601. Оп. 1. Д. 440. Л. 1, 1об.
[407] *Петров М.А.* Подготовка России к мировой войне на море. М-Л., 1926. С. 27.
[408] *Кондратенко Р.В.* Кораблестроительные программы Российского флота… // Гангут. Вып. 51. СПб., 2009. С. 17; *Кондратенко Р.В.* Морская политика России… С. 77.
[409] Подробнее об истории принятия этого документа см.: *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть IV. Его Величество Стандарт. СПб., 2005. С. 16 – 19.
[410] Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства… С. 242.

был в то же время постоянно стеснен средствами на создание должного оплота государству»[411].

Можно констатировать, что на рубеже 1870-1880-х гг. русские официальные военно-морские круги смогли провести большую работу по разработке новой морской доктрины России. Необходимо отметить, что широкие общественные слои по-прежнему практически не интересовались проблемами развития морской силы.

2. Восстановление Черноморского флота и строительство активных военно-морских сил на Балтике в восприятии современников.

После завершения работы Совещания 21 августа восстановление Черноморского флота стало приоритетным направлением новой морской политики. Кроме насущной необходимости, это предопределялось тем, что Император Александр III был лично заинтересован в создании мощных военно-морских сил на Черном море. Еще будучи Наследником, он участвовал в войне с Турцией в качестве командира отдельного отряда и «был свидетелем, сколь много Россия потеряла оттого, что у нас не было достаточно флота на Черном море»[412].

Неизбежность воссоздания русского морского присутствия в Черноморском регионе понимали многие представители военно-морских кругов. В частности, главный редактор «Военного Сборника» и «Русского Инвалида», генерал П.К. Меньков считал, что только «*одно* лишь *лишение Черноморского флота* отодвигало Россию на полтора столетия назад»[413].

Необходимость восстановления русской морской силы на Черном море обуславливалась и стратегическими соображениями. Главный командир Черноморского флота и портов адмирал М.П. Манганари писал в своем

---

[411] *Белавенец П.И.* Нужен ли нам флот и значение его в истории России. СПб., 1910. С. 225.
[412] Там же.
[413] *Меньков П.К.* Записки Петра Кононовича Менькова. В 3-х томах. Том 1. Дунай и Немцы. (Восточный вопрос. 1853 – 1855). СПб., 1898. С. 195. *Курсив П.К. Менькова.*

рапорте, что, когда «окончательная развязка» Восточного вопроса станет возможной, нам необходимо иметь если и не сильный броненосный флот, то, по крайней мере, «зачатки его с полным комплектом… посыльных судов и миноносок», чтобы нам не пришлось бы действовать «только с помощью “Вест”, “Владимиров” и тому подобных судов»[414]. В свою очередь, вице-адмирал Н.М. Чихачев отмечал, что «наша дипломатическая и военная задачи на Востоке еще неразрешимы, а потому на Черном море более чем где-либо мы нуждаемся в сильном флоте и главным образом в скорой [его] постройке…»[415].

Значение для России Черноморского флота понимали и в Европе: именно желание уничтожить самую боеспособную часть морской силы России и было одной из главных причин Крымской войны. Один из свидетелей тех событий, адмирал К.И. Истомин писал: «англичане неутешны существованием *образцового* Севастополя; от злости они стали до того откровенны, что и в парламенте говорят, и во всех газетах пишут, что если бы *не Севастополь и его флот, то этой войны никогда бы не было!...*»[416]. Участник Крымской войны, адмирал В.А. Стеценко, прямо отмечал, что война была объявлена союзниками с целью уничтожить «столь исправную и всегда грозную часть наших сил, каким был Черноморский флот…»[417]. Подобный взгляд на причину начала боевых действий европейскими державами существует и в современной историографии[418].

Именно страх повторения военно-политической ситуации Крымской войны – прохода через Черноморские проливы флота, враждебного России, должен был стать одним из главных стимулов скорейшего восстановления Черноморского флота. Еще во время работы над программой 1882 г. решимость военно-морских кругов в создании русской морской силы на

---

[414] РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4103. Л. 101, 101об.
[415] Там же. Л. 90об.
[416] Цит. по: *Богданович Е.В.* Синоп. 18 ноября 1853 года. СПб., 1878. С. 120. *Курсив Е.В. Богдановича.*
[417] *Стеценко В.А.* Черноморский флот и Севастополь. Итоговые суждения. Год 1871-й. // Крымский альбом. 1999 год. Выпуск. 4. Феодосия, 2000. С. 151.
[418] См., напр.: *Гребенщикова Г.А.* Постскриптум к Крымской войне (малоизвестные факты из истории Черноморского флота). // Гангут. Выпуск. 23. СПб., 2000. С. 75, 83.

Черном море была усилена событиями Египетского кризиса 1881 г., в том числе бомбардировкой Александрии британской эскадрой[419]. В качестве одного из средств недопущения подобных инцидентов на Черном море высшим военным и морским руководством страны рассматривалось установление, тем или иным способом, контроля над Босфором и Дарданеллами.

Эта идея пользовалась большой популярностью среди всех слоев русского общества. Существовало огромное количество проектов овладения Проливами, принадлежащих совершенно разным людям. Так, Великий князь Константин Николаевич еще накануне Крымской войны составил записку «Предположения атаки Царь-града с моря»[420]. Уже в 1880-х гг. полковник Генерального Штаба Сологуб представил свой план «о русской десантной экспедиции к Царьграду»[421]. Преподаватель Морского училища и Пажеского корпуса М. Литвинов считал восстановление Черноморского флота «великим делом»[422]. Такое же мнение было и у С.Ф. Огородникова[423]. Русский морской историк Е.И. Аренс прямо указывал, что русские военно-морские силы должны превосходить турецкие, поскольку «рано или поздно нашему Черноморскому флоту придется силой проложить себе путь через турецкие проливы и обеспечить, наконец, давно желанную свободу сообщения со Средиземным морем»[424]. О том, насколько глубоко подобная идея проникла в русскую общественную среду, можно судить по одному из писем святителя Феофана Затворника. Вот что он писал 27 мая 1877 г. известному общественному деятелю Н.В. Елагину: «Нам необходимо взять в свои руки

---

[419] *Кондратенко Р.В.* Морская политика России… С. 119. Подробнее о Египетском кризисе см.: *Нерсесов Г.А.* Дипломатическая история египетского кризиса. 1881 – 1882 гг. М., 1979.
[420] ГА РФ. Ф. 652. Оп. 1. Д. 60. Л. 1 - 10об.
[421] РГА ВМФ. Ф. 315. Оп. 2. Д. 1412. Л. 1 – 64.
[422] *Литвинов М.* Черное море. Роль моря в разные исторические эпохи. Современное экономическое и военное значение Черного моря. Военно-статистический обзор. СПб., 1881. С. 208.
[423] Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802 – 1902). Сост. С.Ф. Огородниковым. СПб., 1902. С. 219.
[424] *Аренс Е.И.* Русский флот. Исторический очерк. СПб., 1904. С. 65.

вход в Босфор со стороны Черного моря. А то всякая дрянь… мало-мало размолвка, врывается со своими кораблями и грызет наши окраины»[425].

Более того, сам запрет на строительство кораблей должен был восприниматься как что-то унизительное и невозможное для великой державы. Канцлер Германии Отто фон Бисмарк считал, что таким образом Россию подвергли «невыносимому унижению»[426].

Есть определенная символичность в том, что черноморские броненосцы «Екатерина II» (рис. 21), «Чесма» (рис. 22) и «Синоп» (рис. 23), заложенные в начале царствования Александра III, получили свои названия в честь той победоносной эпохи, когда Россия безраздельно господствовала на Черном море[427]. Император Александр III в своем письме Великому князю Алексею Александровичу от 6 мая 1886 г. назвал спуск броненосцев «Екатерина II» и «Чесма» «знаменательным днем»[428].

Работы по достройке первых русских полноценных броненосцев на Черном море шли ускоренными темпами. Благодаря этому, уже через два года, когда в октябре 1888 г. Государь посетил юг России, в Новороссийске его встретили первенцы нового Черноморского флота. В императорском рескрипте, данным на имя Генерала-Адмирала, говорилось: «В настоящее пребывание Мое на юге Я убедился, что воля Моя иметь там флот, способный вселять в прибрежных жителей Империи уверенность в охране их имуществ и в беспрепятственном развитии промышленно-торговых их предприятий, приводится в исполнение…»[429].

В свою очередь, журнал «Русское Судоходство», неофициальный орган Морского министерства, отмечал: «с великой радостью узнал русский народ о возрождении черноморского военного флота…» и передавал следующие слова Монарха России: «Прошло тридцать слишком лет, как Черноморский

---

[425] Творения иже во святых отца нашего Феофана Затворника. Собрание писем. М., 2000. Том. 2. Выпуск 7. С. 102.
[426] См. *Виноградов В.Н.* Являлась ли Крымская война для союзников «достойной сожаления глупостью»? // Славяноведенье. 2005. № 1. С. 4.
[427] Подробнее об этих кораблях см.: *Арбузов В.В.* Броненосцы типа «Екатерина II». СПб., 1994.
[428] ГА РФ. Ф. 681. Оп. 1. Д. 43. Л. 1.
[429] Там же. Л. 3, 3об.

флот, свершив славные подвиги, принес себя в жертву для блага России и перенесся духом на памятные холмы Севастополя. Ныне флот этот возникает вновь на радость долго скорбевшего о нем отечества». Это слово, «истинно Царское слово», по мнению редакции журнала, выразило желание всего народа России и «глубоко запечатлелось в его великом сердце»[430].

В историографии русского флота первая серия черноморских броненосцев оценивалась достаточно высоко. Уже в начале XX в. их строительство воспринималось как полноценная мера, направленная к «увеличению наших морских сил [на Юге] более серьезными элементами»[431]. По мысли русского кораблестроителя А.П. Шершова, она знаменательна тем, что «постройкой этих кораблей было положено начало систематическому строительству флота на Черном море»[432].

За первой троицей броненосцев последовали – близкий к ним по типу «Георгий Победоносец» (рис. 24), а также «Двенадцать Апостолов» (рис. 25) и «Три Святителя» (рис. 26). Постройка этих шести кораблей позволила добиться превосходства над турецким флотом, которое сохранялось почти до начала Первой Мировой войны[433].

Возрождение русской морской силы на Черном море, шедшее быстрыми темпами, не могло быть незамеченным русским обществом. В памяти многих людей было еще свежо чувство разочарования, когда из-за угрозы вмешательства британского флота, России пришлось отложить окончательное решение проблемы Черноморских проливов. Свидетельством этого служит большой интерес к новым кораблям Черноморского флота не только специалистов, но и широких общественных кругов. Это можно видеть на примере реакции обывателей на спуск броненосца «Двенадцать Апостолов». По свидетельству газеты «Одесский листок»: «за несколько дней до означенного спуска броненосца толпа осаждала контору

---

[430] Цит. по: Возрождение Черноморского флота. //Русское Судоходство. 1886. № 2/3. С. viii.
[431] *Риттих А.Ф., Бубнов А.Л.* Россия и ее моря… С. 117.
[432] *Шершов А.П.* К истории военного кораблестроения. М., 1952. С. 313.
[433] *Белавенец П.И.* Нужен ли нам флот… С. 234.

Николаевского военного порта. Было отдано 8000 билетов на вход в Адмиралтейство. В день спуска те, которым не удалось получить билетов, усеяли берега р. Ингул…, откуда можно было наблюдать за происходящим. На площади возле реки был устроен павильон, в котором находилась модель броненосного корабля, на столе лежали его чертежи, а по стенам были развешены рисунки, изображающие корабль в различных видах. <…> Долго ликовала публика на берегу, долго любовалась она кораблем, остановившимся посредине реки и занимавшим почти всю ее ширину. Да! Этот день долго останется памятным николаевцам, имевшим счастье быть свидетелями нарождения новых судов доблестного Черноморского флота»[434].

В свою очередь, газета «Южанин» называла броненосец «богатырем», который «с честью и достоинством понесет дорогой наш русский флаг и сослужит дорогому отечеству такую же службу, какую сослужил предшественник его, деревянный стопушечный “Двенадцать Апостолов”[435] - парусный корабль нашего доблестного Черноморского флота. <…> Честь и хвала строителю и порту, которые могли создать такое судно!»[436].

Справедливости ради надо отметить, что существовало противоположное мнение. Например, вице-адмирал О.П. Пузино считал, что заботиться о повышении количества линейных сил в таких закрытых морях как Черное – лишнее[437]. Однако сторонников такой точки зрения в последней трети XIX в. было мало.

В то время как на Черном море было начато возрождение флота, на Балтийском также шло активное кораблестроение. Приоритет был дан мореходным кораблям, что приостановило постройку судов, предназначенных для береговой обороны.

Первыми кораблями, заложенными для этого театра военных действий, стали броненосцы «Император Александр II» (рис. 27) и «Император

[434] Одесский листок. 3 (15) сентября 1890. С. 1.
[435] Здесь имеется в виду 120-пушечный трехдечный линейный корабль, участник Синопского боя.
[436] Южанин. 1 сентября 1890. С. 1, 2.
[437] РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4103. Л. 76об.

Николай I» (рис. 28)[438]. Представляется интересной их оценка современниками. Например, П.И. Белавенец, русский морской историк XIX в., считал, что эти корабли «шаг вперед сравнительно с единственным броненосцем прошлого царствования “Петр Великий”», поскольку они были специально предназначены для дальних океанских плаваний и имели большую скорость[439]. Официальный историограф русского флота Ф.Ф. Веселаго восторженно восклицал, что новые корабли, строящиеся для Балтийского флота, представляли собой «в сущности не только численное его увеличение, но также и настоящее его возрождение, потому что по своим боевым и морским качествам новые суда далеко превосходили суда прежней постройки»[440]. Является интересным то, что, согласно свидетельству лейтенанта Н.Н. Апостоли, броненосец «Император Николай I», присутствуя на выставке Чикаго в 1892 г., «своей величиной и боевым видом привлекал не мало внимания публики»[441].

Необходимо отметить, что оба новых балтийских броненосца были первыми кораблями, построенными специально для противодействия Германскому флоту. Другой их особенностью была изначальная ориентация на действия в открытом океане, в том числе и на Дальнем Востоке, что соответствовало положениям «Заключения» Совещания 21 августа. Они имели более высокий надводный борт по сравнению с кораблями предыдущих серий, дававший им возможность «идти в дальнее плавание»[442].

Еще до окончательного завершения постройки первых броненосных кораблей[443] в Морском министерстве возобладала тенденция удешевления их

---

[438] Подробнее об истории проектировании этих кораблей и их службе см.: *Арбузов В.В.* Броненосец «Император Александр II». СПб., 1997; *Мельников Р.М.* «Император Николай I» - звездные 1890-е. // Гангут Выпуск 28. СПб., 2001. С. 3 – 15.
[439] *Белавенец П.И.* Нужен ли нам флот… С. 231, 232.
[440] Цит. по: *Белавенец П.И.* Нужен ли нам флот… С. 228, 229.
[441] *Апостоли Н.Н.*В Чикаго на выставку. (Из дневника морского офицера). // Разведчик. 1893 № 153. С. 750.
[442] *Белавенец П.И.* Нужен ли нам флот… С. 231, 232.
[443] Так до 1 февраля 1892 года в Российском Императорском флоте классифицировались все броненосцы. См.: Военно-морские флоты и морская справочная книжка на 1892. Составлена под личным наблюдением Е.И.В. Великого князя Александра Михайловича. Лейт-т Будиловский. СПб, 1892. С. 1; *Бережной С.С.* Броненосные и линейные корабли. Канонерские лодки. Справочник. М., 1997. С. 17. Подробнее об истории классификации кораблей и судов русского флота см.: *Тарас А.Е.* Корабли Российского императорского флота 1892 – 1917. Энциклопедия. Минск, 2000. Приложение 1. С. 280, 281.

постройки с помощью уменьшения размеров. Подобная практика не была чем-то необычным: Англия довольно часто прибегала к подобным ухищрениям[444]. Причиной этого, кроме попытки экономии, могли быть и другие факторы. Так один из современников писал: «До сих пор еще положительно сказать нельзя, - каких размеров суда окажутся самыми рациональными в морской войне»[445]. Сторонником этого направления был вице-адмирал Н.М. Чихачёв, ставший после смерти И.А. Шестакова Управляющим Морским министерством[446].

Идея создания «экономичного варианта» обычного броненосца подвергалась резкой критике. Инженер-кораблестроитель А.М. Токаревский, называл такую политику «псевдо-экономией», присущей нашему Адмиралтейству[447]. Адмирал А.А. Попов также активно выступал против строительства подобных кораблей[448]. В свою очередь, генерал-лейтенант Корпуса корабельных инженеров Э.Е. Гуляев отмечал, что опыт морских сражений, как одиночных, так и эскадренных, показывал, что даже при одиночных дуэлях «величиной судна непременно обеспечивался успех боя»[449]. В Британском Адмиралтействе также не было единства мнений относительно нового класса кораблей. Согласно данным капитана 1 ранга А.К. Де-Ливрона, английское общественное мнение выступало против постройки малых броненосцев[450].

Попытки Морского министерства России создать свой вариант малого броненосца[451] были неудачными. Построенные в рамках этой концепции «Гангут» (рис. 29) и «Двенадцать Апостолов» оказались слишком слабыми

---

[444] В качестве примера можно привести постройку уменьшенного варианта «Уорриора» - броненосцев «Резистенс» и «Дифенс». См.: *Паркс О.* Британские линкоры. Часть I. Пар, парус и броня. СПб., 2001. С. 37 – 42.
[445] *А.Е.* Орудия 12-дюймового и бóльшого калибра. // Морской Сборник. 1889. № 3. С. 1.
[446] *Грибовский В.Ю., Черников И.И.* Броненосец «Адмирал Ушаков»… С. 58.
[447] *Токаревский А.М.* Искалеченные броненосцы. // Русское Судоходство. 1896 № 4. (169). С. 125.
[448] РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4103. Л. 71об.
[449] *Гуляев Э.Е.* Исторические примеры для определения типа современных судов. // Морской Сборник. 1895. № 2. С. 16.
[450] *Де-Л[иврон] А.[К.]* Английские морские сметы на 1897-98 год. // Морской Сборник. 1897. № 9. С. 41.
[451] Этот тип кораблей имел еще одно название – «броненосцы 2-го класса».

по своим характеристикам[452]. Остановимся на первом из них. Положительным моментом нового броненосца, по мнению П.И. Белавенца, было использование новой стальной брони, более тонкой и легкой, что «сильно улучшило тип последующих судов в отношении бронирования…»[453]. Однако политика экономии, проводимая новым управляющим министерства, сделала «Гангут» крайне неудачным, поскольку в результате уменьшения водоизмещения было сложно создать сбалансированный корабль. Уже упоминавшейся нами инженер А.М. Токаревский указывал, что основной причиной всех недостатков «Гангута» была его перегрузка, являвшаяся «опасно хроническим явлением для нашего флота»[454].

«Гангут» вошел в историю совершенно по другому поводу, позволившему сегодня называть этот корабль «самым несчастливым броненосцем русского флота»[455]. 12 июня 1897 г., возвращаясь с артиллерийских учений, он наскочил на необозначенную на карте скалу. В результате долгой и безуспешной борьбы за живучесть было решено оставить судно, команда была переведена на поджидавшие ее катера и шлюпки других кораблей, и броненосец затонул. Первоначально широкая общественность отнеслась сочувственно к этому печальному событию. Так, «Московские Ведомости» писали: «Место, где погиб броненосец, одно из самых опасных в шхерах, и финляндские лоцманы с большой неохотой проводят там суда. <…> Но для практической стрельбы другое место найти трудно, ибо, при дальнобойности нынешней артиллерии, приходится выбирать такие части моря, где стрельба не грозила бы ни проходящим

---

[452] *Грибовский В.Ю., Черников И.И.* Броненосец «Адмирал Ушаков»… С. 56; *Богданов М.А., Гармашев А.А.* Эскадренные броненосцы «Гангут» и «Наварин». СПб., 2007. С. 41.
[453] *Белавенец П.И.* Нужен ли флот России… С. 232.
[454] *Токаревский А.М.* Искалеченные броненосцы… С. 112. Необходимо отметить, что строительная перегрузка была нормой для кораблестроения этой эпохи, включая также и Англию: *Александров А.С.* Броненосцы типа «Адмирал». Первая генерация. // Морская коллекция. 2007. № 1 (91). С. 6, 22.
[455] *Тарас А.Е.* Энциклопедия броненосцев и линкоров… С. 305.

судам, ни жилым помещениям»[456]. Та же газета отмечала совершенное хладнокровие экипажа гибнущего корабля[457].

Согласно официальной точке зрения, «повреждения броненосца послужили причиной его гибели, благодаря стечению ряда неблагоприятных обстоятельств», и нет данных, которые «возбуждали бы сомнение в общей прочности и благонадежности постройки корпуса броненосца»[458]. Повреждения броненосца «Гангут», по словам современного историка В.Я. Крестьянинова, были самыми неудобными, поскольку не оставляли кораблю никаких шансов[459].

Общественность на первых порах удовлетворилась подобным объяснением, но практически сразу стали высказываться некоторые сомнения. «Причина гибели *Гангута* пока еще не выяснена точно», - писали “Московские Ведомости”. «Общее предположение – подводный камень, не отмеченный до сих пор... Вероятно, это так и есть, но возражением остается, что удар был очень слабый. На верхней палубе многие решительно ничего не слыхали, а в каютах слышали только легкий толчок. Между тем течь была настолько велика, что пробоину следует предполагать громадную. Это плохо вяжется с тихим ударом. Наконец, удар о камень вовсе не равносилен гибели судна, да еще нового, снабженного водонепроницаемыми переборками. Многие военные суда не раз стукались о камни, получали пробоины – тем не менее, не тонули»[460].

«Московские Ведомости» отмечали, что матросы броненосца «осыпаются вопросами о подробностях несчастного происшествия; стоит только одному из них показаться на улице, как его тотчас же окружает толпа интересующихся гибелью судна и спасением экипажа»[461]. По Санкт-Петербургу и Кронштадту ползли разнообразные слухи. Одним из центров, в

---

[456] Гибель броненосца «Гангут». // Московские Ведомости. 1897. № 163. 16 июня. Петербургские вести. С 23.
[457] *N.* Гибель броненосца «Гангут». // Московские Ведомости. 1897. № 164. 17 июня. С. 3; Еще о гибели «Гангута». // Московские Ведомости. 1897. № 165. 18 июня. С. 3.
[458] Цит. по: *Богданов М.А., Гармашев А.А.* Эскадренные броненосцы «Гангут» и «Наварин»… С. 50.
[459] *Крестьянинов В.Я.* «Гангут»… С. 40.
[460] Еще о гибели «Гангута». // Московские Ведомости. 1897. № 165.
[461] Там же. № 166. 19 июня. С. 2.

котором в то время аккумулировались все подобного рода «сведения», был салон А.В. Богданович, супруги генерала Е.В. Богдановича. 26 июня 1897 г. она записала в своем дневнике: «Про гибель крейсера “Гангут”, о котором писали, что он якобы получил пробоину оттого, что наскочил на неизвестный подводный камень, Е[вгению] В[асильевичу] сказали, что никакого камня не было, а броневая обшивка его разошлась. Вот так ужасно строят у нас суда, которые стоят миллионы!»[462]. Однако достоверность этого свидетельства является сомнительным.

Броненосец действительно пользовался среди моряков нелестной репутацией. О нем говорили: «Одна мачта, одна труба, одна пушка – одно недоразумение»[463]. Более того, главный инспектор кораблестроения генерал-майор Корпуса корабельных инженеров Н.К. Глазырин еще по результатам испытания корабля сделал следующий вывод: «Нахожу, что в настоящей степени готовности этого броненосца, его небезопасно посылать в дальнее плавание»[464]. Но, тем не менее, весомых доказательств не доверять официальной версии не было.

По нашему мнению, причина появления утверждений, подобных выводам А.В. Богданович, лежала в общей неосведомленности нашего общества в морских вопросах. Это способствовало появлению различных спекулятивных мнений о значении морской силы для страны. К сожалению, подобные взгляды, по большей части не являясь достоверными, формировали общественное мнение в отношении флота.

В свою очередь и британские малые броненосцы 1890-х были признаны современниками неудачными и многими критиковались из-за слабости артиллерии и брони[465]. Однако английское Адмиралтейство, в отличие от русского Морского министерства, смогло более успешно

---

[462] *Богданович А.В.* Три последних самодержца. М., 1990. С. 220.
[463] Цит. по: *Крестьянинов В.Я.* «Гангут». // Гангут. Вып. 5. СПб, 1992. С. 32.
[464] Цит. по: *Богданов М.А., Гармашев А.А.* Эскадренные броненосцы «Гангут» и «Наварин»… С. 42.
[465] Историю проектирования, постройки и службы кораблей, а также их оценки см.: *Арбузов В.В.* Броненосцы типов «Центурион», «Ринаун» и «Трайомф». СПб., 2011.

распорядиться этими кораблями: было решено использовать их на китайской и тихоокеанской станциях в качестве флагманов[466].

Вернемся к программе 1882 г. Одновременно со злополучным «Гангутом» было начато строительство броненосца «Наварин» (рис. 30). Этот корабль, в отличие от своего несчастливого одноклассника, отличался лучшим качеством постройки. Академик А.Н. Крылов, выдающийся русский и советский кораблестроитель, оставил интересное свидетельство о нем: «В 1891 г. приехал в Петербург председатель правления Общества франко-русских заводов, старик-француз, бывший много лет директором кораблестроения французского флота, знаменитый инженер де Бюсси[467] …он посетил постройку «Наварина». П.К. Дюбюи[468] хотел его быстренько провести по постройке и увести на какой-то званый завтрак. Но не тут-то было. Старик сразу заметил, что постройка ведется не рутинными, а оригинальными способами… и стал вникать во все детали, расспрашивая Титова[469]. Он забыл и про завтрак, облазил весь корабль, проведя на постройке часа четыре. Расставаясь…, сказал при всех Дюбюи: "…я 48 лет строил суда французского флота, я бывал на верфях всего мира, но нигде я столь многому не научился, как на этой постройке"»[470]. Надо отметить, что броненосец «Наварин» был одним из сильнейших кораблей своего класса в Российском Императорском флоте.

Подводя итоги, надо сказать, что в рассматриваемый период был накоплен ценный опыт, позволивший перейти к проектированию и постройке более совершенных кораблей. Необходимо отметить, что до этого времени в России броненосцы строились в единичных экземплярах, исключение составляли только черноморские броненосцы типа «Екатерина II». Однако

---

[466] *Арбузов В.В.* Броненосцы типов «Центурион», «Ринаун» и «Трайомф»... С. 3.
[467] Был председателем правления Общества франко-русских заводов, на верфи которого и строился «Наварин».
[468] Павел Карлович Дюбюи – директор Франко-русских заводов.
[469] Петр Акиндинович Титов – русский инженер, талантливый кораблестроитель – самоучка.
[470] *Крылов А.Н.* Мои воспоминания. М., 1963. С. 74.

знания, приобретенные за время создания «флота образцов», дали возможность приступить к серийному строительству боевых судов.

Первыми судами, заложенными согласно новой концепции, стала серия броненосцев типа «Полтава» (рис. 31), особенностью которых было расположение орудий среднего калибра в башнях, в отличие от принятого в то время размещения их в центральном каземате[471]. Однако несовершенство самих башен порождало у части специалистов убеждение в том, что подобная установка орудий не имеет преимуществ перед казематной[472].

Итак, можно утверждать, что одним из главных вопросов новой морской политики было воссоздание Черноморского флота. Это было предопределено несколькими факторами. Во-первых, это было обусловлено стратегической необходимостью; во-вторых, к этому решению высшее морское управление подтолкнули чаяния, высказанные, как военно-морскими кругами, так большинством русского общества. В результате реализации программы 1882 г. Черноморский флот России вплоть до начала Первой Мировой войны удерживал свое превосходство над турецким. Появление на Балтике нового противника Российской империи не позволило русским военно-морским кругам оставить без внимания и этот театр военных действий. Именно он стал своего рода полигоном, на котором обкатывались многие новые идеи в кораблестроении.

3. Дискуссия о путях эволюции морской силы в 1880 - начале 1890-х гг.: броненосец или миноноска? Военно-морские круги и поиск средств против минной угрозы.

Рассматривая морскую политику Российской Империи 1880-х гг., нельзя обойти молчанием те тенденции, которые имели место в Европе.

---

[471] Одними из первых броненосцев, на которых были установлены башни среднего калибра, являлись: чилийский «Капитан Пратт», французские «Анри IV» и «Жориггеберри» и американский «Орегон». См.: *Сулига С.В.* Эскадренные броненосцы типа «Полтава». М., 2005. С. 7; *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть. V. На рубеже столетий. СПб., 2005. С. 7.

[472] *Колтовской А.Е.* Развитие типа линейного корабля нашего флота. СПб., 1996. С. 19, 20.

Одной из них была дискуссия о том, способна ли самодвижущаяся мина[473] стать основным оружием и необходимо ли было строить броненосцы. Источники ее надо искать в Гражданской войне в Америке и Русско-Турецкой войне 1877-1878 гг., когда минное оружие громко заявило о себе. По словам лейтенанта М.В. Бубнова, именно последняя турецкая война подняла мину на большую высоту[474]. С этого времени появляется мысль о том, что мина, точнее ее носитель, миноноска[475] (рис. 32-34), может быть дешевой и удачной альтернативой дорогим и долгостроящимся броненосцам.

Подобные идеи развивались параллельно во многих странах, однако наиболее законченные формы они приняли во Франции в 1880-1890-х гг. с созданием так называемой «Молодой школы». Одним из идейных вдохновителей этой теории был адмирал Г.-Л. Т. Об.[476] Ее главным принципом была «*наибольшая скорость хода, соединенная с наименьшим водоизмещением судна*»[477]. Из всех типов кораблей того времени этим требованиям наиболее соответствовали миноноски. Что же касается броненосцев, то постройка части кораблей этого типа была отменена, а части – отложена на долгое время[478].

Идеи минной войны были распространены и в России. Некоторые из авторов «Морского Сборника» отмечали, что в настоящее время миноносцы

---

[473] Самодвижущаяся мина или мина Уайтхеда – так во второй половине XIX – начале XX века в Русском флоте называли торпеду. В нашей работе оба термина будут использоваться как синонимы.

[474] *Бубнов М.В.* Организация будущего флота // Морской Сборник. 1897. № 7. С. 14, 15.

[475] Миноноска – более крупный носитель минного оружия (шестовой или буксирной мины, самодвижущейся мины – торпеды), чем минный катер и за счет увеличенного водоизмещения, обладающий большей мореходностью. В тексте работы название «миноноска» используется в ряде случаев, как синоним термина «миноносец».

[476] *Пахомов Н.А.* Броненосцы «молодой школы». «Адмирал Дюпре», «Адмирал Бодэн», «Формидабль», «Ош», «Нептун», «Марсо», «Маджента». Самара, 2010. С. 3.

[477] *Кладо Н.Л.* Законы и скорости в военном искусстве. // Морской Сборник. 1896. № 2. С. 1. Курсив Н.Л. Кладо. Более подробно об адмирале Обе и его морской политике см.: «Молодая школа» во Франции и ее программа морской обороны государства. // Морской Сборник. 1889. № 12. Морская хроника. С. 1 – 13; *Ропп Т.* Создание современного флота: Французская военно-морская политика 1871–1904. Аннаполис, 1987. Гл. X.

[478] В этом плане наиболее показательна судьба французского броненосца «Ош» и его систер-шипов: «Нептун», «Марсо», «Маджента». О перипетиях их проектирования, постройки и службы см.: *Пахомов Н.А.* Броненосцы «молодой школы»… С. 17 – 45; *Якимович Д.Б.* Плавучие «Гранд-отели». Часть 1 и 2. // Морская коллекция. 2011. № 10. С. 2 – 32; № 11. С. 2 – 32.

имеют важное значение[479]. Одним из пропагандистов этой концепции был адмирал И.Ф. Лихачев. Именно ему принадлежала мысль отправки из Англии на Черное море строившихся там миноносок «Батум» (рис. 35) и «Сухум» (рис. 36)[480]. Другим ее сторонником был адмирал Ф.В. Дубасов, который, в бытность командиром отряда миноносок, одним из первых стал разрабатывать тактику их действий. Он указывал, что миноноска «оружие, оборонительное по преимуществу», и выделял как наступательные, так и оборонительные ее свойства[481]. К первым из них он причислял быстроходность и хорошую поворотливость[482]. Ко вторым, по его мнению, относились: крайняя незначительность цели, особая форма корпуса и подразделение его на водонепроницаемые отсеки, а также местная броневая защита[483].

Одним из недостатков первых минных катеров и миноносок была их слабая мореходность. Единственным способом для ее преодоления было увеличение размера. Однако это вступало в противоречие с главным свойством миноноски – ее малозаметностью[484]. Контр-адмирал А. Альбини писал, что теперешние увеличенные размеры приведут к тому, что миноноску погубит ее уязвимость[485]. Другим недостатком нового класса кораблей была ненадежность их главного оружия – самодвижущейся мины. Она имела небольшую скорость, маленькую дальность хода и плохо держалась на курсе[486]. Эти изъяны были более существенными, поскольку

---

[479] Бронированные миноносцы // Морской Сборник. 1887. № 1. Морская хроника. С. 28; *Бубнов А.* Еще несколько слов о миноносцах типа «Шихау». По поводу статьи «Миноносец Рени». // Морской Сборник. 1887. № 5. С. 177.

[480] *Белавенец П.И.* Лейтенант Зацаренный герой Русско-Турецкой войны 1877 – 78 годов за освобождение болгар. Исторический очерк ко дню спуска минного крейсера «Лейтенант Зацаренный» СПб., 1907. С. 44; *Вириниус А.А.* Миноноска «Сухум». // Морской Сборник. 1884. № 7. С. 24.

[481] *Дубасов Ф.В.* Тактика миноносок // Морской Сборник 1885. №. 5. С. 85.

[482] Там же. С. 85 – 88. См. также: *Бубнов А.* Еще несколько слов о миноносцах типа «Шихау»… С. 181.

[483] Там же. С. 88, 89.

[484] *Бубнов А.* Еще несколько слов о миноносцах типа «Шихау»… С. 177; Взгляд на морское будущее. (Uno sguardo all'avenire navale. A. Albini, 1887. Перевел Р.З.) // Морской Сборник. 1887. № 6. С. 64, 65.

[485] Взгляд на морское будущее… С. 65. См. также: О морских качествах миноносцев. Перевели А. Ковальский и Э. Кориандер. // Морской Сборник. 1889. № 11. С. 55.

[486] Законы движения самодвижущихся мин. Статья Юлиуса Гейнца, капитана 2-го ранга И[мператорского и] К[оролевского] Австрийского флота (перевел лейтенант Гассельблат). // Морской Сборник. 1885. № 8. С. 73; Противоположенные мнения о боевом значении миноносок. // Морской Сборник. 1885. № 10. Морская

мина Уайтхеда есть «оружие атаки» и именно она дает возможность миноносцу «стать в положение наступающего, т.е. в самые благоприятные обстоятельства для того, чтобы дело окончилось в его пользу»[487]. Недоверие современников к торпеде прекрасно иллюстрирует высказывание, помещенное на страницах «Морского Сборника»: «Мина страшна только тогда, когда попадает в цель. Однако, в настоящее время это очень редко»[488]. В связи с тем, что новомодное вооружение - торпеда - оказалось несовершенным, волей-неволей появлялись мысли о том, чтобы заменить ее чем-нибудь более простым и надежным. В качестве альтернативы торпедам рассматривались шестовые мины[489]. Позднее проблема качества вооружения миноносца была разрешена через усовершенствование самодвижущейся мины Уайтхеда.

Что же касается недостаточной мореходности, то, в конце концов, благодаря принятию рациональных обводов корпуса, удалось найти компромисс между достаточно большим водоизмещением и малозаметностью. Иллюстрацией этому может служить переход миноноски «Батум» под командованием лейтенанта И.М. Зацаренного из Портсмута на Черное море в феврале 1880 г., который продемонстрировал реальность создания мореходного миноносца. Необходимо отметить, что многие сомневались в удачном исходе этого предприятия. Русский морской историк П.И. Белавенец указывал, что французские моряки, когда «Батум» пришел в Брест[490], не верили, что миноноска пойдет напрямик через Бискайский залив[491]. И это было вполне естественно, поскольку он считался очень опасным и для судов большего водоизмещения[492]. Это плавание, по словам адмирала И.Ф. Лихачева, «открыло глаза тем, кто не желал видеть факты…»:

хроника. С. 7; Самодвижущаяся мина Симса-Эдисона. Перевел штабс-капитан С. Золотухин // Морской Сборник. 1892. № 2. С. 71.

[487] *Берхман П.А.*. О миноносцах. // Морской Сборник. 1880 .№ 6. С. 2.

[488] Артиллерийские очерки. // Морской Сборник. 1893 № 6. С. 20.

[489] *Берхман П.А.*. О миноносцах… С. 12 – 15.

[490] Французский морской порт на побережье Бискайского залива.

[491] *Белавенец П.И.* Лейтенант Зацаренный… С. 43, 44.

[492] См., напр.: *Боголюбов Н.* Плавание учебного корабля крейсера 1-го ранга «Герцог Эдинбургский» 1898 – 1899 гг. Кронштадт, 1899. С. 19.

еще до конца перехода корабля на Черное море «внимательные морские нации» начали строить подобные суда для своих флотов. Более того, в английских военно-морских кругах понятие «тип Батума» стало использоваться как синоним «*мореходной миноноски* вообще»[493]. Со своей стороны, командир миноноски «Сухум», лейтенант А.А. Вирениус, считал, что его небольшой корабль благодаря своей мореходности может действовать самостоятельно в качестве крейсера[494].

Новый вид морского оружия не мог не оказать своего влияния на морскую политику. Так в годы Русско-Турецкой войны 1877-78 гг., во время обострения отношений с Англией, одной из мер, принятых на случай начала войны, кроме покупок крейсеров в США и образования на народные пожертвования Добровольного флота, была постройка сотни миноносок для Балтийского и Черного морей[495]. В военно-морских кругах не было единства в оценке этого действия Морского министерства. Так, лейтенант А.А. Данилевский считал эти действия правильными, поскольку, несмотря на все недостатки, такое количество миноносцев сильнее одного броненосца, который можно построить на те же деньги[496]. С другой стороны, Н.М. Чихачев считал строительство столь большого числа минных кораблей ошибкой[497].

«Морской Сборник» уделял много внимания вопросам оценки нового класса кораблей. Он публиковал отчеты о маневрах иностранных флотов с участием миноносцев. В 1884 г., в ходе маневров британского флота, действия миноносок были признаны неудачными. Хотя они шли малым ходом, без огней и давали полный ход только после приближения на «дальность выстрела скорострельной пушки», они были быстро обнаружены прожекторами: «в тихую ночь никакие предосторожности не могли скрыть

---

[493] *Л[ихачев] И.[Ф]*. Военные суда будущаго. // Морской Сборник. 1884. № 7. С 151. Курсив И.Ф. Лихачева.
[494] *Вирениус А.А.* Миноноска «Сухум». // Морской Сборник. 1884 № 7. С. 30
[495] См., напр.: *Кондратенко Р.В.* Морская политики России 80-х годов XIX века... С. 17.
[496] *Данилевский А.А.*. Мореходные миноносцы. В чем состоят боевые задачи русского миноносного флота и какой тип миноносцев наиболее соответствует этим началам? // Морской Сборник. 1880. № 6. С. 40.
[497] РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4103. Л. 90.

шума от всплесков гребных винтов и от движения машин»[498]. С другой стороны, маневры в Германии дали более благоприятный результат: «Опыты нынешнего года подтвердили убеждение, что огромные броненосцы могут быть потоплены ударом одной единичной мины. Даже в ясную лунную ночь и при всей бдительности ни одно судно не может считать себя в безопасности у неприятельского берега, охраняемого миноносками…»[499].

Несмотря на противоречивость результатов маневров, вопрос о противодействии миноносцам оставался актуальным. Согласно мнению, которое поддерживали многие представители русских военно-морских кругов, одним из главных средств, которое можно было использовать против миноносцев, являлась установка скорострельных пушек. Следует отметить, что вопрос о скорострельной мелкокалиберной артиллерии в Российском флоте был поднят еще 1870 г. по инициативе адмирала Бутакова[500]. Как свидетельство широкого распространения идеи о том, что артиллерия может взять на себя оборону больших кораблей от миноносцев, приведем несколько высказываний современников. Адмирал Ф.В. Дубасов называл артиллерию «самым могущественным оружием защиты против миноносок»[501]. Лейтенант В.А. Лилье, сам командовавший на протяжении своей службы несколькими миноносками, отмечал, что именно появление минного оружия и их носителей стимулировало развитие артиллерии: «С появлением миноносных шлюпок морская артиллерия начала постепенно вооружаться особыми удобоподвижными орудиями малого калибра, стрельба из которых производилась бы возможно чаще»[502]. Лейтенант Н.Н. Беклемишев указывал, что «действие скорострельной артиллерии имеет в бою огромное значение, особенно… при отражении миноносок…»[503]. Один из авторов «Морского Сборника», П.А. Берхман писал, что «калибр всех существующих

---

[498] Плавание английских миноносок летом 1884 года. // Морской Сборник. 1884. № 11. Морская хроника. С. 35, 36.
[499] Плавание германских миноносок. // Морской Сборник. 1884. № 11. Морская хроника. С. 38.
[500] *Грибовский В.Ю.* Броненосные фрегаты «Севастополь» и «Петропавловск»… С.10; *Лилье В.А* Малокалиберная артиллерия. // Морской Сборник. 1884. №1. С. 94.
[501] *Дубасов Ф.В.* Тактика миноносок… С. 92.
[502] *Лилье В.А.*Малокалиберная артиллерия… С. 93
[503] *Беклемишев Н.Н.* Военно-морские тактические занятия. // Морской Сборник. 1887. № 3. С. 5.

скорострельных пушек совершенно достаточен, чтобы пронизать миноноску насквозь»[504].

Как нам кажется, доказательством эффективности огня противоминной артиллерии является факт появления мысли о бронировании миноносцев: «В настоящее время вопрос о миноносцах самый насущный, и момент представляется удобным для изыскания средств к защите этих малых судов против скорострельных пушек, т.е. их главных, чтобы не сказать единственных, противников»[505]. Одним из главных аргументов за применение брони при постройке минных судов, было утверждение, что никто не строит безбронных крейсеров[506]. Необходимость бронирования минных кораблей объяснялась большой их уязвимостью: если подробно рассмотреть миноносец, то он «весь представляет из себя ахиллесову пяту»[507].

С другой стороны, многие морские офицеры считали броневую защиту минных судов излишней. Лейтенант А.А. Данилевский, сам служивший на миноносцах, прямо указывал, что бронирование миноносцев абсолютно лишняя крайность[508]. Как показала практика, броня и не нужна была миноноскам, поскольку, согласно опытам, «паровая быстроходная шлюпка, будучи пробита несколькими снарядами, величиной даже с картечь, вовсе не подвергается опасности быть потопленной, если она продолжает идти с большой скоростью»[509]. Журнал «Морской Сборник» писал: «Теперь возникает вопрос: выгода, обеспечиваемая броней, вознаграждает ли за уменьшение быстроходности в такого рода судах, которые должны обладать достаточным ходом…»[510]. Несостоятельность идеи бронирования минных

---

[504] *Берхман П.А.*. О миноносцах… С. 6. Сравни: О задачах современных миноносцев. (Из Marine-Rundschau) Пер. Е.Н.// Морской Сборник. 1909. № 12. С. 31.
[505] Бронированные миноносцы // Морской Сборник. 1887. № 1. С. 28.
[506] Там же. С. 34.
[507] *Берхман П.А.*. О миноносцах… С. 6, 7.
[508] *Данилевский А.А.* Мореходные миноносцы… С. 38.
[509] *Шабо-Арно.* Действие миноносок против неприятельских судов. // Морской Сборник. 1879. № 8. Морская хроника. С. 88.
[510] Аргентинские истребители-миноносцев типа *Destroyer.* // Морской Сборник. 1896 № 8. Морская хроника. С. 39. См. также: Бразильский минный крейсер *Karamuru.* // Морской Сборник. 1897. № 8. Морская хроника. С. 35.

судов доказывается тем, что особого распространения они не получили. В Англии для японского флота был построен броненосный миноносец «Котака» (рис. 37). Этот корабль, как и аргентинские миноносцы типа «Дестройер», представлял собой единственный пример постройки минного судна, снабженного броней[511]. От массовой постройки аналогичных кораблей отказались как по финансовым соображениям, так и из-за признания неудачной самой концепции бронирования миноносцев[512].

Большое распространение в военно-морских кругах всего мира получило мнение, что лучшей защитой миноносцев является скорость. В частности, Д.А. Мертваго указывал, что главная защита миноносца заключается в его большой скорости[513]. Более того, как остроумно писал один из морских офицеров в начале XX в.: «миноносец не должен защищаться от артиллерийских снарядов, он должен избегать их»[514].

Органическим дополнением к артиллерии при отражении минных атак было электрическое освещение с помощью прожекторов[515].

В качестве альтернативы скорострельной артиллерии контр-адмирал итальянского флота А. Альбини предложил использовать особые катапульты для метания гранат. Разрыв гранаты должен был производиться на глубине четырех метров, что позволяло создать вокруг корабля, атакованного одной или несколькими миноносками, концентрическое кольцо из взрывов, который торпеда не смогла бы пройти и не разрушиться[516]. Однако эта идея была слишком передовой для того времени и не получила широкого распространения.

Другим средством борьбы с носителями минного оружия было создание судна особого типа. На первых порах, считалось возможным

---

[511] Аргентинские истребители-миноносцев типа *Destroyer*… С.40.

[512] *Патянин С.В.* Эскадренные миноносцы и миноносцы Японии 1879 – 1945 гг. СПб., 1998. С. 25. Необходимо, впрочем, отметить, что в 1930-е годы вновь активно дискутировался вопрос о бронировании крупных эсминцев и лидеров. См.: *Кофман В.Л.* Лидеры типа «Могадор». // Морская Коллекция. 2008. № 8. С. 4, 5.

[513] *Мертваго Д.А.* Вопросы из тактики миноносцев. // Морской Сборник. 1878. № 7. Морская хроника. С. 3.

[514] О задачах современных миноносцах… С. 32.

[515] *Дубасов Ф.В.* Тактика миноносок…. С. 92; Электрическое освещение на военных судах. // Русское Судоходство. 1897. № 5 (182). Иностранные известия. С. 115, 116.

[516] Взгляд на морское будущее… С. 66.

ограничиться так называемыми сторожевыми шлюпками, которые должны были устраивать кордон вокруг отдельно стоящего большого судна[517]. Однако, в связи с ростом водоизмещения миноносцев, функция борьбы с ними была возложена на корабли аналогичного класса. В качестве основного оружия в этом случае предполагалось использовать таранение вражеского судна[518].

Впоследствии актуальным стал вопрос о создании особого типа корабля для борьбы с неприятельскими миноносками. С точки зрения гениального итальянского кораблестроителя В. Куниберти, главными особенностями такого судна должны быть: большое количество скорострельных пушек и высокая скорость[519]. Кроме того, такой контрминоносец[520] должен иметь броню, чтобы быть защищенным против огня митральез и картечниц[521]. Одновременно предполагалось, что истребитель миноносок должен обладать и большими размерами, чем его жертва, так как это позволяло ему «лучше сохранять свою скорость на волнении....»[522].

В военно-морских кругах эта идея была встречена с большим энтузиазмом. Адмирал Ф.В. Дубасов называл корабль подобного типа «наступательной мерой против миноносок» и их «бичом»[523]. Морские державы наперегонки друг с другом стали строить экспериментальные образцы «судна для атаки и преследования миноносок». Первой страной, которой удалось создать удачный образец минного крейсера, была

---

[517] Испытание сторожевых шлюпок в Америке. // Морской Сборник. 1883. № 7. Морская хроника. С. 21 – 34; *Дубасов Ф.В*. Тактика миноносок… С. 92.

[518] *Бубнов А.* Еще несколько слов о миноносцах типа «Шихау»… С. 197; *Дегу.* Исследование совокупных действий армии и флота. Атака и оборона. Перевел Е. Березин. В 2-х частях. Часть 2. СПб., 1889. С. 112.

[519] Судно для атаки и преследования миноносок. // Морской Сборник. 1884. № 6. С. 163, 168.

[520] Необходимо отметить, что новый класс кораблей довольно долго не имел одного названия, принятого для всех флотов: в Англии его называли «destroyer» или истребитель, в России – минный крейсер, во Франции – «contre-torpiller» или контрминоносец. В работе эти обозначения будут использоваться в качестве синонимов. Только в начале XX века в качестве основного названия этого типа судов был принят термин «эскадренный миноносец».

[521] Судно для атаки и преследования миноносок …С. 168. См. также: Аргентинские истребители миноносцев типа *Destroyer*… С. 39.

[522] *Гуляев Э.Е.* Военное судостроение в Англии и Франции в 1894 – 95 гг. // Морской Сборник. 1895. № 7. С. 89.

[523] *Дубасов Ф.В.* Тактика миноносок… С. 95, 96.

Германия[524]. Попытки других флотов создать свой аналог немецкого корабля долго не удавались. Окончательное формирование нового класса кораблей закончилось только к началу 1890-х гг. в Великобритании созданием «истребителя» «Хэйвок»[525] (рис. 38).

Практически сразу же после начала массового внедрения минно-торпедного оружия начался поиск и пассивных средств против него, в том числе путем различных конструктивных усовершенствований. Согласно информации, помещенной в журнале «Морской Сборник», «система водонепроницаемых отделений способна спасти корабль» от последствий подрыва на мине или попадания торпеды[526].

В России после катастрофы с броненосцем «Гангут»[527] было принято много мер для повышения непотопляемости корабля. Одним из первых, кто затронул эту проблему, был выдающийся военно-морской теоретик С.О. Макаров. В результате проведенной работы не только броненосцы, но и крейсера в годы Русско-Японской и Первой Мировой войн в ряде случаев могли успешно противостоять взрывам мин и торпед[528].

Необходимо отметить, что прежде, чем военно-морские круги смогли выработать наиболее рациональные типы противоторпедной защиты [далее ПТЗ – В.Б.], было разработано много нестандартных вариантов. Одним из них была идея использования бронированного днища для нейтрализации влияния взрыва мины или торпеды, впервые выдвинутая в 1884 г.[529] Отметим, что еще во время Русско-турецкой войны некий Н.М. Фумели предложил Морскому министерству России изобретенное им прочное

---

[524] Минные крейсеры прежних и новейших типов. // Морской Сборник. 1886. № 2. Морская хроника. С. 2 Здесь имеется в виду германский корабль «Цитен», который был одним из переходных звеньев на пути к созданию одного из самых универсальных типов корабля – эскадренного миноносца.

[525] *Афонин Н.Н., Балакин С.А.* Миноносцы типа «Сокол». // Морская Коллекция. 2004. № 2. (59). С. 3. Более подробно об этом корабле см.: Истребитель миноносок *Hawock.* // Морской Сборник. 1893. № 12. Морская хроника. С. 34 – 36.

[526] О военных законах и обычаях, ограничивающих употребление брандеров, миноносок, самодвижущихся и простых мин. Перевод с английского А.К. и Д.М. // Морской Сборник. 1879. № 8. С. 22; Судно для атаки и преследования миноносок… С. 165

[527] О гибели броненосца «Гангут» см. подробно в предыдущем параграфе.

[528] *Крестьянинов В.Я.* Гангут… С. 40. Здесь имеются виду броненосцы «Ретвизан», «Цесаревич», «Победа», «Севастополь», крейсера «Паллада» (первая), «Баян» и «Рюрик» (второй).

[529] *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть III. Тараны и орудия-монстры... С. 115, 116.

скрепление брони с корпусом корабля, названное им «Миноборец»[530]. Вне зависимости от того, кто первый высказал эту идею, защита от подводных взрывов с помощью простого увеличения толщины или качества брони заранее была обречена на неудачу. В качестве примера можно привести судьбу австро-венгерских дредноутов типа «Вирибус Унитис»: в целом неплохие корабли имели неудачную ПТЗ, одним из элементов которой было бронирование днища[531].

К концу XIX в. одной из основных проблем, стоящих перед военно-морскими кругами, была защита эскадр, стоящих на якоре, от ночных атак миноносцев. Для этой цели на корпус корабля устанавливались противоторпедные сети (рис. 39), а перед входом в гавань сооружались различные боновые заграждения. Адмирал Ф.В. Дубасов считал, что именно боны и сети «весьма действительное средство защиты»[532]. Одновременно, столь авторитетный военно-морской теоретик, как адмирал С.О. Макаров писал, что «введение сетей составляет крупный шаг вперед...»[533].

Тем не менее, среди военно-морской общественности существовало мнение, что одних сетей и бонов недостаточно. Во-первых, из-за того, что боновые заграждения могут быть преодолены противником. В качестве примера лейтенант французского флота Шабо-Арно приводит атаку на турецкий броненосный корвет «Иджалие», когда русские миноноски прошли через боны[534]. С другой стороны, противоторпедные сети могли оказаться ненадежным средством, поскольку, из-за роста веса заряда торпеды, они уже не могли представлять достаточную защиту для корабля[535]. Примером этого может служить судьба английских броненосцев «Траймпф» и

---

[530] Более подробно см. в брошюре: «Миноборец», новоизобретенное Н.М. Фумели несокрушимое броневое скрепление военных судов. СПб., 1878.

[531] Два из четырех корабля данной серии погибли: «Сент-Иштван» был торпедирован итальянским торпедным катером; головной «Вирибус Унитис» был потоплен итальянскими подводными диверсантами уже после подписания перемирия. Согласно мнению военно-морских специалистов именно дефектная ПТЗ сыграла роковую роль в судьбе этих кораблей. Подробнее об этих незаурядных представителях класса линейных кораблей – дредноутов см.: *Виноградов С.Е.* Линкоры «Вирибус Унитис». // Морская Коллекция 2001. № 3 (39). С. 1 – 32; *Тарас А.Е.* Энциклопедия броненосцев и линейных кораблей… С. 554 – 558.

[532] *Дубасов Ф.В.* Тактика миноносок…. С. 91.

[533] *Макаров С.О.* Разбор элементов, составляющих боевую силу судов. // Морской Сборник. 1893. № 6. С. 29.

[534] *Шабо-Арно.* Действие миноносок против неприятельских судов… С. 94.

[535] Самодвижущаяся мина Симса-Эдисона… С. 78.

«Маджестик»[536]. Однако, несмотря на очевидное уже в конце XIX в. несовершенство, противоторпедные сети признавались современниками одним из основных средств для обороны стоящих в гавани кораблей от внезапных атак миноносцев. В заключение можно привести свидетельство «Кронштадтского Вестника». Газета писала, что, «несмотря на то, что до сих пор не вполне установлено значение и целесообразность сетевого заграждения для защиты судов от самодвижущихся мин – причиной чему служат легкая пробиваемость сетей, а также и затруднения к передвижению самого корабля – все флоты, по-видимому, находят необходимым вооружать свои суда сетями и производят правильные и систематические учения постановки и уборки их»[537].

Несмотря на все ожидания, порожденные первым успешным его применением, к концу XIX в. миноносец не смог полностью оправдать все возложенные на него надежды. Одновременно с совершенствованием нового класса кораблей шел процесс развития средств противодействия ему – как активных, так и пассивных.

Подводя итог развитию броненосного судостроения в последней трети XIX в., необходимо отметить несколько моментов.

К началу нового правления Русский Императорский флот оказался стоящим на распутье. Русско-Турецкая война 1877 – 1878 гг. показала, что, хотя личный состав флота блестяще подтвердил свой высокий боевой уровень, материальная составляющая оказалась неготовой к решению поставленных перед ним задач. Эта двойственность положения морских сил России обратила на себя внимание как военно-морских кругов, так и широких общественных кругов[538].

---

[536] Подробности о гибели этих кораблей см.: *Арбузов В.В.* Броненосцы типов «Центурион», «Ринаун» и «Трайомф». (1890 – 1918). СПб.,2011. С. 47, 48; *Пахомов Н.А.* Броненосцы типа «Маджестик». (1893-1922). Самара, 2007. С. 43, 44

[537] О системе сетевого заграждения судов. // Кронштадтский Вестник. 1892. № 11 (3667). 24 янв. (5 фев.) С. 1.

[538] *Епанчин Н.А.* На службе трех императоров. М., 1996. С. 134.

Сразу же после завершения боевых действий и окончательного разрешения всех вопросов была продолжена работа над новой судостроительной программой, завершившейся созывом в августе 1881 г. Особого Совещания. Его задачей была формулировка новой морской политики. Оно традиционно оценивалось и оценивается ныне как одно из эпохальных событий в истории русского флота: впервые была предпринята попытка разработать четкие перспективы развития морской силы. Принципы, сформулированные в «Заключении» Совещания, в течение долгого времени оказывали влияние на русскую морскую политику.

Главной особенностью новой судостроительной программы, выработанной на основе работы Совещания, стало признание приоритета создания Черноморского флота. Русские военно-морские круги с ликованием встретили начало активного кораблестроения на Черном море. Одновременно на Балтике, как это констатировалось современниками, у России появился новый опасный соперник – Германская империя, что вызвало определенную тревогу среди русских морских офицеров и близких к ним слоев русского общества. В результате первые мореходные броненосцы Балтийской флота оказались ориентированы против немцев.

1880-е и начало 1890-х гг. показали, что, по мысли военно-морского сообщества, у броненосных судов появился новый и очень опасный соперник – носитель минного оружия. Однако, как показало изучение источников, минная угроза в последней трети XIX в. не смогла полностью вывести броненосцы из игры. Это было связано как с несовершенством миноносцев, так и с почти полным отсутствием боевого опыта их применения. Русские военно-морские круги приняли активное участие в полемике вокруг концепции «Молодой школы», отдававшей приоритет минным силам.

В целом можно сказать, что, по мнению военно-морских кругов, за 1880-е гг. в России был создан океанский броненосный флот, способный решать поставленные перед ним задачи: оборону побережья на угрожающих

направлениях и поддержку русских интересов в любых уголках земного шара.

Глава 3. Эволюция концепции крейсерской войны в 1856-1881 гг. в восприятии военно-морских кругов России.

1. Зарождение идеи крейсерской войны. Характеристика первых крейсеров представителями русских военно-морских кругов. Первые попытки практического воплощения концепции.

В начале второй половины XIX в. Морское министерство России столкнулось с необходимостью одновременного решения двух диаметрально противоположных задач. Во-первых, требовалось обеспечить надежную оборону побережья Балтийского моря, во-вторых - было необходимо поддерживать стратегические интересы страны. Ответом на эту потребность стала так называемая теория двух флотов. Современная историография относит появление этой доктрины к началу 1860-х гг.[539] Если начало строительства первой составляющей, броненосного флота, действительно можно отнести к этому времени, то следы зарождения второй – концепции крейсерской войны - обнаруживаются в более ранний период. Реакцию русских военно-морских кругов на появление и развитие класса броненосцев мы рассмотрели выше. Ниже будет рассмотрена оценка ими эволюции идеи крейсерства на коммуникациях.

Прежде чем говорить о крейсерской войне, необходимо уточнить, что современники понимали под термином «крейсер». Следует отметить, что в то время не существовало конкретного класса кораблей, связанных с этим понятием. «Под именем крейсеров подразумеваются все те суда различных типов и величин…, которые, исполняя обязанности крейсеров в военное время и находясь при морских станциях в мирное, представляют как бы телохранителей всякой морской силы…», - отмечал вице-адмирал французского флота Тушар[540].

---

[539] *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX века. СПб., 2006. С. 13.

[540] Крейсеры и их вооружение (Извлечение из статьи вице-адмирала Тушара, помещенной в Revue Maritime et Coloniale). // Морской Сборник. 1868. № 10. С. 69.

Итак, любое судно, чьей задачей было истребление торговли, во второй половине XIX в. могло носить наименование крейсера, синонимами которого являлись корсар, капер и приватир. По словам публициста К.А. Скальковского все они «означают одно и то же: судно, занимающееся крейсерством с уполномочия правительства». Он указывал, что «капер слово голландское, приватир – английское, а корсар – французское, испанское, итальянское и провансальское…. Происходит оно от слова «*corsa*» или по-французски course – крейсерство…»[541].

Прежде чем перейти к разбору и анализу эволюции взглядов на концепцию крейсерской войны, нам кажется целесообразным разобрать, что собой представляли корабли крейсерского класса Российского Императорского флота в первые десятилетия после Крымской войны.

Благодаря принятым мерам, к началу 1860-х гг. был создан небольшой сбалансированный паровой крейсерский флот на Балтийском море. По данным генерала корпуса флотских штурманов Ф.Ф. Веселаго к этому моменту на Балтике было 9 винтовых фрегатов, 11 винтовых корветов, 9 винтовых клиперов[542].

Родоначальником русских кораблей фрегатского ранга этого класса стал винтовой фрегат «Архимед», построенный еще в 1846-1848 гг.[543] Следующим был фрегат «Полкан», вошедший в строй в 1854 г. и ставший единственным крупным винтовым кораблем, построенным за время Крымской войны[544]. Этот корабль явился эталоном для последующих кораблей данного класса[545].

Одновременно с постройкой кораблей на своих верфях было решено построить несколько кораблей за границей. Официальные круги Морского

---

[541] *Скальковский К.А.* К вопросу о каперах и частной собственности на море. // *Скальковский К.А.* Новая книга. Публицистика, экономические вопросы, путевые впечатления. СПб., 1904. Примечание на С. 316, 317.
[542] *Веселаго Ф.Ф.* Список русских военных судов с 1668 по 1860 гг. СПб., 1872. С. 110 – 115, 124 – 127, 182 - 183.
[543] Там же. С. 110, 111.
[544] *Веселаго Ф.Ф.* Список русских военных судов... С. 112, 113; *Крестьянинов В.Я.* Крейсера Российского императорского флота. 1856 – 1917 гг. Часть 1. СПб., 2010. С. 8 – 11.
[545] *Крестьянинов В.Я.* Крейсера Российского императорского флота… С. 11.

министерства аргументировали заграничные заказы «во-первых, желанием быстрее увеличить… состав нашего флота большими, боевыми, винтовыми фрегатами, в постройке которых мы значительно запоздали перед западными державами; во-вторых, мы еще не имели тогда соответствующих технических средств и опытных мастеровых для постройки…, и в этих судах мы рассчитывали, и не ошиблись, получить образцы тщательной и прочной постройки»[546]. Во Франции был заложен винтовой фрегат «Светлана», а в США - «Генерал-Адмирал» (рис. 40). Они представляли собой одни из лучших кораблей в своем классе.

Представляется интересной оценка их современниками. Великий князь Константин Николаевич писал из Гамбурга о фрегате «Светлана» императору Александру II: «Это чудное судно, лучшее из имеющихся у нас фрегатов, которым любой флот мог бы гордиться»[547]. В течение своей долгой службы этот корабль отличался хорошими качествами. Младший флагман Балтийского флота контр-адмирала Д.И. Кузнецов дал следующую оценку фрегату после возвращения его из кругосветного плавания: «после 3-х летнего плавания в дальних морях, оказалась слабость только в креплениях кормы… Внутреннее расположение фрегата весьма просто и удобно… <…> …вся солидная и приличная военному фрегату внутренняя отделка, чистота и порядок, в котором все содержится, не оставляют ничего желать лучше. Этот фрегат заслуживает того, чтобы его изучать в подробности по всем частям <…> Фрегат обладает превосходными качествами; носом не бьет, качку имеет весьма плавную… Машина во все плавание не имела никаких починок…»[548]. Остается добавить, что «Светлана» был единственным из деревянных винтовых фрегатов, который после появления броненосцев был тимберован[549] и выведен из состава флота только 15 февраля 1892 года[550].

---

[546] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 450, 451.
[547] *Константин Николаевич, Великий князь*. Письмо Александру II, 24 октября / 5 ноября 1858 г. Гамбург. // Российский Архив: История Отечества в свидетельствах и документах XVIII—XX вв. М., 1992. С. 171.
[548] Смотр фрегату «Светлана», произведенный контр-адмиралом Кузнецовым, на Кронштадтском рейде. // Морской Сборник. 1862. № 9. Официальная часть. С. 11 – 13.
[549] Тимберовка – ремонт корпуса деревянного корабля, связанный с полной его переборкой. Зд.: попытка поставить на фрегат броневую защиту.

Не менее высоких оценок удостоился фрегат «Генерал-Адмирал». Капитан 1 ранга И.А. Шестаков, откомандированный в Америку наблюдателем за строительством этого корабля, а затем ставший его первым командиром, писал из Нью-Йорка князю Н.Г. Друцкому-Соколинскому: «Я затеял выстроить и вооружить небывалого мамонта. Наш корабль не так легко спустить… Я в большом волнении…, чем более труд мой приближается к концу, тем опасения мои больше увеличиваются. <…> Чрезвычайно горько будет если морские качества его не будут соответствовать работе, труду и издержкам…»[551].

Еще задолго до спуска этого фрегата на воду газеты Нью-Йорка приглашали полюбоваться «фрегатом-гигантом, произведением одного из лучших своих судостроителей»[552]. Повышенное внимание к русскому кораблю отмечал и И.А. Шестаков: «Едва ли меньшее возбуждение произвел в Нью-Йорке спуск фрегата 9 сентября. <…> Все хотели спуститься на величайшем корабле в мире, и мы вынуждены были дать две тысячи дозволений. Кругом на крышах домов и палубах пароходов в реке толкалась бесчисленная толпа, в декоративном отношении выгодно заменявшая существующую у нас при таких случаях стройность»[553]. Наиболее полное описание этого события принадлежит лейтенанту Н. Можайскому: «Везде слышались похвалы и одобрительные высказывания. Одних поражала громадность размеров, другие любовались тщательной и щеголеватой отделкой… Наружный вид фрегата мог удовлетворить кажется самому взыскательному вкусу. Очищенный от лесов и подстав, он представлялся глазу во всей своей громадности. Необыкновенно плоский его мидель, острые оконечности, прямой форштевень без гальюна, круглая корма без раковин, гладкий щегольски отделанный борт с сетками… и другие

---

[550] *Моисеев С.П.* Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 г.). М., 1948. С. 39.
[551] Иван Александрович Шестаков. 1820 – 1888. Воспоминания Л.И. Шестаковой. // Русская Старина. 1889. № 4. С. 173.
[552] *Можайский Н.* Спуск фрегата «Генерал-адмирал». // Морской Сборник. 1859. № 2. С. 276.
[553] *Шестаков И.А.* Полвека обыкновенной жизни... С. 303.

особенности, непривычные глазу, не только не безобразили корпуса судна, но при удачном и грациозном сочетании линий, придавали ему еще больше красоты» [554].

Корреспондент «Таймс», посетивший фрегат уже после его достройки, писал: «Первое впечатление при виде «Генерал-Адмирала» таково, что воображаешь перед собой одно из тех огромных судов, которые грузятся хлопчатой бумагой и которые время от времени появляются в Ливерпуле… когда совершенно подойдешь к судну, глаз вполне способен обнять его благородные размеры, величественный борт, красивое образование форштевня, без всяких украшений…»[555].

Дальнейшая служба фрегата вполне подтвердила высокие первоначальные оценки и характеризуется капитан-лейтенантом П.А. Мордовиным, постоянным сотрудником журнала «Морской Сборник», следующим образом: «Своим переходом из Америки и затем дальнейшими заграничными плаваниями, он стяжал себя славу лучшего парового и парусного судна нового типа, не только у нас, но и во всех флотах»[556].

Фрегаты, созданные на русских верфях, ни в чем не уступали кораблям, построенным за рубежом. Представляется интересным отзыв о фрегате «Ослябя», данный газетой «New-York Herald» в 1863 г.: «…фрегат по всем частям был в отличном порядке. Сам фрегат выстроен хорошо и, как кажется, может выдержать не одну встречу с неприятелем»[557]. Начальник эскадры Средиземного моря, контр-адмирал И.А. Шестаков в своем рапорте отмечал высокую оценку, данную фрегату «Олег» (рис. 41) французскими

---

[554] *Можайский Н.* Спуск фрегата «Генерал-адмирал»… С. 277.
[555] Посещение фрегата «Генерал-Адмирал» (Из Times, 14 августа 1859 г.). // Морской Сборник. 1859. № 9. Смесь. С. 68.
[556] *Мордовин П.А.*. Исторические соприкосновения России и Северной Америки по военно-морским вопросам. // Морской Сборник. 1885. №10. С. 24.
[557] Отзыв американской газеты New-York Herald о русском фрегате «Ослябя», по поводу его прибытия в Нью-Йорк. // Морской Сборник. 1863. № 10. Смесь. С. 18, 19.

адмиралами: «Они особенно восхваляют прочность скрепления фрегата…»[558].

Вершиной развития русских кораблей фрегатского класса стали фрегаты «Александр Невский» (рис. 42) и «Дмитрий Донской»[559].

Перейдем к рассмотрению эволюции класса деревянных винтовых корветов. Всего, до прекращения деревянного кораблестроения, было построено 26 единиц этого типа[560]. Как и в случае с фрегатами, один корабль – корвет «Баян» (рис. 43) - был построен заграницей.

Следует отметить, что корабли корветского ранга отечественной постройки по качеству не уступали иностранным аналогам. Как пример можно привести оценку построенного в России корвета «Калевала» его командиром, капитан-лейтенантом В.Ф. Давыдовым: «Корвет построен безукоризненно... <…> Прочность постройки корвета справедливо можно назвать образцовой; до сих пор мы не открыли в корпусе ни малейшего повреждения, или хотя бы следа его службы и последнего перехода. Течи в корвете можно сказать нет… <…> … благодаря своему сильному креплению и самой добросовестной работе при постройке, он оставался неизменяемо сплоченным во всех своих частях»[561]. Участник нескольких кругосветных плаваний капитан 1 ранга А.К. Де-Ливрон отмечал, что этот корвет «был очень прочной финляндской постройки» и представлял собой «совсем особый тип судов, значительно отличный от других корветов…»[562].

Другие корабли этого класса не уступали «Калевале». Так, когда в Бресте корвет «Воевода» был введен в док, «французские инженеры восхищались образованием его подводной части…»[563].

---

[558] Рапорт начальника эскадры Средиземного моря, свиты Е.И.В. контр-адмирала Шестакова. // Морской Сборник. 1861. № 7. Официальная часть. С. 86. По иронии судьбы фрегат погибнет от столкновения и никакая прочность скреплений ему не поможет против удара форштевня броненосной батареи «Кремль».
[559] *Крестьянинов В.Я.* Крейсера Российского императорского флота… С. 23 – 27.
[560] *Веселаго Ф.Ф.* Список русских военных судов… С. 124-127, 492-495.
[561] Рапорт командира корвета «Калевала» капитан-лейтенанта В.Ф. Давыдова. // Морской Сборник. 1861. № 7. Официальная часть. С. 59, 65 – 66.
[562] *Де-Ливрон А.К.* Корвет «Калевала». (Воспоминания старого моряка). // Морской Сборник. 1909. № 7. С. 1.
[563] Морской Сборник. 1859. № 9. С. 145.

Одним из лучших деревянных винтовых кораблей Российского флота отечественной постройки был корвет «Аскольд» (рис. 44). По словам А.Я. Максимова, русского писателя и путешественника, он представлял собой: «одно из лучших деревянных судов балтийского флота. Вооружение корвета “Аскольд” превосходное и удобное не только для одной цели – плавания, но и на случай военных действий». Он «удобный для крейсерства по своей легкости и быстроте хода, в то же время представляет из себя сильно вооруженное судно, могущее бороться даже с мелким броненосцем»[564]. Интересно, что и в наши дни морская история считает этот корабль «венцом деревянного корветостроения»[565].

Новым для русского флота классом крейсеров стали винтовые клипера (рис. 45). Первые представители этого типа были заложены в Архангельске еще до конца Крымской войны[566]. Адмирал И.А. Шестаков в своих воспоминаниях прямо указывал, что эти корабли изначально предназначались для действия на британских коммуникациях. Командование этой эскадрой возлагалось на капитана 1 ранга А.А. Попова: «кипятившего Черное море своим пылом Попова послали отапливать Ледовитое…»[567].

Один из кораблей этого класса, клипер «Гайдамак», по традиции был заказан за границей. Все остальные корабли строились в России и высоко оценивались русским военно-морским сообществом. Командир клипера «Изумруд», совершив переход до Гонконга, рапортовал: «клипер совершенно цел, течи не имеет, ни один болт у него не подался, ни один паз не разошелся; после Кронштадта он ни разу не конопачен; до сих пор не имеет не только повреждений каких-нибудь серьезных, но на нем даже ни одного лисельного рейка не сломалось <…> Прекрасный чертеж и хорошая и

---

[564] Вокруг света. Плавание корвета «Аскольд». Из записок А.Я. Максимова. От Кронштадта до Бангкока. СПб, 1876. С. 1, 2.
[565] *Катаев В.И.* Крейсерские операции Российского флота М., 2009. С. 11.
[566] Подробнее о винтовых клиперах архангельской постройки см.: *Давыдов Р.А.* Архангельские винтовые клипера – «оружие возмездия? // Защитники Отечества. Материалы XXIII военно-исторических чтений. Вып. 11. Архангельск, 2008. С. 217 – 222; *Щербацкий В.Т.* Архангельские винтовые клипера // Судостроение. 1984. № 6. С. 50 - 53.
[567] *Шестаков И.А.* Полвека обыкновенной жизни… С. 205.

добросовестная постройка его, само собой, играют тут первую роль…»[568]. Аналогичное мнение высказывал о своем корабле и командир корвета «Богатырь», капитан-лейтенант барон Бухгольц: «Командир и офицеры клипера не могут нахвалиться качествами своего клипера, в особенности его отличным ходом, как под парусами, так и под парами, - доходящим до 14 узлов»[569].

Единственным недостатком корабля, по мнению некоторых морских офицеров, была слишком слабая артиллерия, что легко устранялось перевооружением клипера[570].

Надо отметить, что военно-морские круги России не были единодушными в оценке крейсеров этого типа. В частности, капитан 1-го ранга Д.И. Кузнецов писал в своей докладной записке в Морское министерство: «все суда имели красивые линии и хорошо сидели на воде. По виду они были лучше всех прежних дальновояжных судов», однако, и клипера, и корветы не могли считаться блестящими ходоками под парусами[571]. Более критичным было мнение капитана 1-го ранга А.К. Де-Ливрона. Он называл эти корабли «игрушечными клиперами» и отмечал что они «походили скорее на рейдовые яхточки, чем на океанские суда. <…> Трудно поверить, что вся эта мелкая дрянь побывала в свое время на Амуре и делала большие океанские переходы», поскольку «размеры этих маленьких клиперочков совсем не соответствовали их серьезному плаванию»[572].

Деревянным винтовым крейсерам было суждено сыграть значительную роль в истории Российского Императорского флота. Именно длительные зарубежные плавания стали той школой, которая смогла подготовить необходимые кадры для океанского флота. Даже тот факт, что из-за поломок корабли были вынуждены заходить в иностранные порты для починок, мог

---

[568] Рапорты командира клипера «Изумруд» капитан-лейтенанта Брылкина. //Морской Сборник. 1866. № 9. Официальная часть. С. 253.
[569] Рапорты командира корвета «Богатырь», капитан-лейтенанта барона Бухгольца. // Морской Сборник. 1866. № 3. Официальная часть. С. 17.
[570] Рапорты командира клипера «Изумруд» капитан-лейтенанта Брылкина. // Морской Сборник. 1866. № 4. Официальная часть. С. 7.
[571] *Кузнецов Д.И.* Первый Амурский отряд. // Гангут. Выпуск 53. СПб., 2009. С. 141.
[572] *Де-Ливрон А. К.* Корвет «Калевала»… С. 9.

рассматриваться как положительный, поскольку это «знакомило нас с иностранными адмиралтействами, увеличивало запас нашей опытности…»[573].

Одной из особенностей корветов и клиперов была их плохая обитаемость, связанная с их небольшими размерами. Так, в частности, лейтенант П.А. Вырубов жаловался в своем письме отцу, что на клипере «Разбойник»[574] «помещение отвратительное»[575]. Интересно отметить, что для компенсации этого недостатка на винтовом клипере «Крейсер» было решено пожертвовать живучестью корабля и отказаться от двойного дна и «обеспечить непотопляемость корабля лишь за счет поперечных водонепроницаемых переборок и магистральной водоотливной трубы, проходившей по всей длине корпуса»[576].

Несмотря на такие условия, офицеры и команда радовались своим назначениям в заграничные плавания, поскольку их «восхищала и оживляла возможность посвятить себя настоящей морской службе и ознакомиться с отдаленными странами…»[577]. «Слов недостаточно, - писал современник, - чтобы выразить радость, которую испытывал я… последний раз поднимая якорь с русского рейда. Видеть всю Европу, чужие страны, испытать другой климат! Я не верил собственному счастью…»[578]. Ничего не изменилось и спустя тридцать лет: когда прошел слух о назначении эскадры в Чикаго по случаю 400-летия открытия Америки, «в Кронштадте сразу всё зашевелилось, в гаванях закипела жизнь, в морских собраниях и экипажах слышны были веселые разговоры, все жаждали назначения на эти суда, чтобы побывать в Северной Америке…»[579]. Адмирал Г. Ф. Цывинский, вспоминая свою гардемаринскую юность, отмечал: «лишение меня

---

[573] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 210
[574] Клипер «Разбойник» - построен в 1878 г., представитель четвертой серии кораблей этого класса.
[575] *Вырубов П.А.* На броненосце «Князь Суворов». Десять лет из жизни русского моряка, погибшего в Цусимском бою. СПб., 2010. С. 27.
[576] *Давыдов Ю.В.* Океанские мили клипера «Крейсер». // Гангут. Вып. 77. СПб., 2013. С. 103.
[577] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 211.
[578] *Д.М.* Очерки недавнего. Воспоминания офицера русского флота. // Морской Сборник. 1866. № 7. С. 75.
[579] *Апостоли Н.И.* В Чикаго на выставку (Из дневника морского офицера). // Разведчик. 1893. № 135. С. 438.

кругосветного плавания… вызвало во мне чувство обиды и даже злобы по отношению к тогдашнему начальству Морского Училища…»[580].

Значение дальних океанских плаваний деревянных винтовых крейсеров высоко оценивалось официальными кругами Морского министерства: «Эти плавания служат отличной проверкой качеств наших судов; изучение воды, портов и иностранных флотов доставляет нам неоцененные для военно-морского дела сведения, а встречи с судами иностранных флотов возбуждают стремление к усовершенствованиям, питаемое благородным чувством национальной гордости и соревнования»[581]. Взгляд на дальние плавания как на «лучшую морскую школу для офицеров и команд», составлял твердое убеждение генерал-адмирала и одобрялся самим Государем[582].

Такого же мнения придерживались и представители военно-морской общественности. Адмирал И.А. Шестаков отмечал в своих воспоминаниях: «Клипера вместе с корветами доставили тотчас после войны и доставляли еще долго главнейшие средства образования наших офицеров и защиты интересов наших на Тихом океане…»[583].

При всем значении заграничных походов для подготовки личного состава русского флота приходится констатировать, что в 1860-1870-е гг. существовал тщательный отбор среди претендентов, назначаемых на корабли, долженствующие идти в дальние походы. Принцип определения кандидатур был следующим: на крейсера, идущие в длительное плавание, офицеры попадали «исключительно или по очень сильной протекции или… бывшие на самом счету, и таким образом цвет личного состава – лучшие офицеры и лучшие команды (последние также тщательно подбирались)

---

[580] *Цывинский Г.Ф.* Пятьдесят лет в Российском императорском флоте. СПб., 2008. С. 5.
[581] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие…С. 105
[582] Там же. С. 192.
[583] *Шестаков И.А.* Полвека обыкновенной жизни… С. 205. Эта мысль о дальних плаваниях как о школе была характерна для И.А. Шестакова и в более ранее время. См., например: *Шестаков И.А.* Старые мысли на новое дело. (Извлечения из статьи И.А. Шестакова). // Морской Сборник. 1858. № 1. С. 28.

годами жили и воспитывались в духе, ничего общего с настоящим военно-морским делом не имевшем»[584].

Дальние плавания, наряду с воспитательным, имели еще и политическое значение[585]. По словам П.А. Мордовина, ежегодное отправление с Балтики на Дальний Восток отдельных кораблей и целых отрядов было одной из главных мер Морского министерства для поддержания и защиты государственных интересов России на Тихом океане после Крымской войны[586].

Первым дальним плаванием русских деревянных винтовых крейсеров стал переход на Дальний Восток отряда под командованием капитана 1 ранга Д.И. Кузнецова[587]. По словам капитан-лейтенанта А.Е. Конкевича, публициста, писавшего свои статьи под псевдонимом Беломор, «это было тяжелое плавание русских моряков вдоль мыса Доброй Надежды»[588]. Интересной иллюстрацией сложности первых походов русских кораблей на Тихий океан, является документ, обнаруженный в фонде Третьего отделения Императорской канцелярии. В нем указывалось, что, когда стало известно о назначении эскадры Д.А. Кузнецова на Дальний Восток, «многие из старых заслуженных боцманов и матросов изъявили неудовольствие за назначение их на те суда, говоря, что они и без того уже почти выслужили срок, а если будут усланы в такую даль, то никогда не воротятся и не увидят своей родины!»[589].

Всего с конца Крымской войны и до 1863 г. заграничные кругосветные плавания совершили 43 судна, из которых было потеряно только два клипера[590]. К 1879 г. уже 511 кораблей совершили зарубежные плавания[591].

---

[584] *Вердеревский* Д. Причины упадка личного состава нашего флота и пути к его возрождению. // Морской Сборник. 1906 № 1. С. 72.
[585] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 212, 213.
[586] *Мордовин П.А.* Русское судостроение в течении последних 25 лет… С. 113.
[587] Подробнее об этом плавании см.: Обзор заграничных плаваний судов Русского военного флота. 1850 – 1866. Том 1. СПб., б.г. С. 120-154.
[588] *Беломор А.Е.* Первая Тихоокеанская эскадра. // Морской Сборник. 1914. № 6. С. 37.
[589] ГА РФ. Ф. 109. Оп. 3а. Д. 337. Л. 1.
[590] Нужен ли флот России. // Время 1863. № 3. С. 18, 19. Подробнее о гибели этих кораблей см.: Гибель клипера «Пластун». (Извлечение из следственного производства). //Морской Сборник. 1860. № 13. Официальная часть. С. 154 – 183; О клипере «Опричник». // Морской Сборник. 1863. № 6. Смесь. С. 44 – 50.

Теперь обратимся к теории крейсерской войны, ставшей, начиная со второй половины XIX в., одной из главных составляющих морской политики Российской Империи. Редактор журнала «Морской Сборник», подполковник по адмиралтейству Р.В. Зотов считал, что термин «*крейсерская война*» происходит из французского выражения «*guerre de course*», означавшего «*каперство*» или «*приватирство*». Однако он указывал, что русский вариант названия лучше раскрывает суть такого образа действий, поскольку, во-первых, «такой способ ведения войны требует для своего выполнения судов особого типа, - *крейсеров*», а, во-вторых, согласно Парижскому трактату 1856 г., *каперство* – т.е. «вооружение частными лицами судов, с разрешения и утверждения правительства, для действий против неприятельских торговых судов», было признано уничтоженным[592].

Проблема крейсерских действий интересовала и более широкие круги. Так, например, публицист К.А. Скальковский противопоставлял действия крейсеров каперской войне. Он утверждал, что последняя крайне невыгодна, прежде всего технически, т.к. «при современной быстроте паровых судов… крейсер, чтобы ловить другие суда, а не быть, прежде всего, самому пойманному, должен обладать очень большой скоростью. Для этого… необходимы суда огромных размеров, специальной постройки. Таких судов, в частном обороте, особенно русском, почти не встречается». С другой стороны, существовала экономическая невыгодность каперства, поскольку капер не может «как военный крейсер (сняв экипаж), ограничиться одним потоплением судов…, - каперу необходимы призы, иначе он никогда не окупит своих расходов…, но продажа призов встречает теперь почти непреодолимые затруднения…»[593]. Исходя из этого, он приходит выводу, что «каперы останутся слабым подобием партизанской войны, средством,

---

[591] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 105, 106.
[592] *Зотов Р.В.* Стратегические уроки морской истории. // Морской Сборник. 1892. № 7. С. 108. Весь *курсив – Р.В. Зотова*.
[593] *Скальковский К.[А].* К вопросу о каперах и частной собственности на море… С. 315, 316.

которое будет иметь значение только в случае всеобщей мировой войны против Англии…»[594].

В военно-морских кругах, кроме теоретических рассуждений относительно особенностей крейсерской войны, существовали еще и практические разработки по этой теме. Еще в ходе Крымской войны зимой 1854 г. капитан-лейтенант А.С. Горковенко, отправил генерал-адмиралу записку «О гибельном влиянии, какое имело бы на торговлю Англии появление в Тихом океане некоторого числа военных крейсеров наших, которые забирали бы английские купеческие суда около западных берегов Южной Америки, в водах Новой Голландии и Китайских». В ней содержались конкретные предложения по ведению крейсерской войны с Англией. Автор считал, что в Сан-Франциско можно будет дешево приобрести нужное количество клиперов[595]. Команды для новых крейсеров предполагалось взять с фрегатов вице-адмирала Е.В. Путятина, находящихся на Камчатке[596]. В записке отмечалось: «…Первое известие о взятых нашими крейсерами английских торговых судах произведет сильное действие на Лондонской Бирже… и английское торговое судоходство в Тихом океане уничтожится. Те же самые крикуны, которые теперь требуют войны, попросят мира, тем более что поймать наши крейсеры на пространстве океана будет делом почти невозможным…»[597]. Весьма любопытной является резолюция Великого князя Константина Николаевича на этой записке: «Государю [т.е. Николаю I – В.Б.] эта мысль очень понравилась, и он приказал мне лично переговорить с Нессельроде[598] об исполнении. Пугают только деньги»[599].

---

[594] *Скальковский К.[А].* К вопросу о каперах и частной собственности на море… С. 318.
[595] Цит. по: *Иоффе А. Е.* Возникновение идеи крейсерской войны. // Гангут. Вып. 1. СПб.,1991. С. 28.
[596] Более конкретно о фрегатах эскадры вице-адмирала Е.В. Путятина см.: *Головнин Ю.И., Ларионов А.Л.* Судьба балтийского фрегата. // Гангут. Вып. 1. СПб., 1991. С. 14 – 27.
[597] Цит. по: *Иоффе А. Е.* Возникновение идеи крейсерской войны… С. 28.
[598] Здесь имеется в виду К.В. Нессельроде, бывший во время правления императора Николая I канцлером, и отвечавший за ведение русской внешней политики.
[599] Цит. по: *Иоффе А. Е.* Возникновение идеи крейсерской войны… С. 28.

Современный историк А.Е. Иоффе считает, что именно по причине нехватки финансов подобный план не был реализован[600]. Как нам кажется, дело было не только и не столько в отсутствии денег, сколько в нехватке решимости у высшего руководства страны. То, что тактика действий, предлагаемая А.С. Горковенко, могла быть реализована, подтверждалось беспокойной реакцией англичан и французов даже на сам факт пассивного присутствия русских кораблей в Тихом океане[601].

Как нам представляется, спешная постройка серии клиперов в Архангельске, о которой выше было упомянуто, могла быть запоздалой попыткой осуществления идей, изложенных в записке А.С. Горковенко.

В начале 1860-х гг. среди русских военно-морских кругов продолжало существовать мнение, что крейсерская война являлась единственно возможным для России видом наступательных действий на море и позволила бы вести успешные боевые действия даже с Великобританией: «…Да, англичане имеют колоссальный флот! Да, неисчерпаемы и бесчисленны средства Англии, но зато бесчисленны и нужды… <…> …ведь не выставит же Англия по броненосному фрегату… к каждому из закоулков, куда проникает ее купеческий флаг…». При этом «…вред, нанесенный английской торговле, беспокойства в ее колониях, вздорожание и ненадежность фрахтов, падение фондов на биржах, наконец, моральное влияние подобного крейсерства будет столь велико, что… самые неверующие в необходимости флота для России сознаются, что он действительно нужен…»[602].

Предполагалось, что деятельность крейсеров не ограничится погонями за транспортами. Они также могли налагать контрибуцию на приморские города[603].

---

[600] Цит. по: *Иоффе А. Е.* Возникновение идеи крейсерской войны… С. 28.
[601] Экспедиция англо-французов в Петропавловск. (Из Revue des deux Mondes). Пер. М.Б. // Морской Сборник. 1860. №2. С. 473.
[602] Нужен ли флот России… С. 33, 35.
[603] *Мордовин П. А.* Французский неброненосный флот. // Морской Сборник. 1884. № 2. С. 177.

Одним из главных доводов против крейсерской войны могло быть опасение, что более сильный флот сможет надежно блокировать порты, где базируются крейсера и тем самым воспрепятствовать их выходу в море. Однако «хороший ходок, выбрав момент, непременно успеет выбежать в море…»[604]. Этот тезис подтвердился в ходе Гражданской войны в Америке. Один из ее участников, служивший на одном из блокадопрорывателей Конфедерации Южных Штатов, писал, что появление пара полностью изменило законы прорыва блокады, которые «едва ли в наше время можно считать за применимые и уже, во всяком случае, далеко не отвечающими на современные требования…»[605]. Аналогичный взгляд имел и русский военный инженер-полковник М. Мазюкевич, указывая, что «морская блокада… редко достигает цели, потому что неблагоприятная погода и другие причины заставляют крейсеров удаляться от блокируемого порта, и в этих случаях… предприимчивый осажденный может выйти в море…»[606]. Подобное мнение, как показал опыт использования крейсеров, оставалось справедливым до середины XX в. Примером может служить деятельность германских вспомогательных крейсеров во время обоих Мировых войн.

Говоря о развитии идеи крейсерской войны в начале 1860-х гг., нельзя обойти вниманием действия рейдеров[607] Южных штатов во время Гражданской войны в Америке. Они стали практической базой, на которую впоследствии опирались все сторонники этой доктрины. Так П.А. Мордовин отмечал, что Американская война 1861 – 1865 гг. показала «громадное значение *крейсерской войны* для государства, сравнительно слабого… Вопреки самым неблагоприятным условиям, это государство [т.е. Конфедерация], воспользовавшись только несколькими, наскоро вооруженными *крейсерами*... парализовало почти всю обширную морскую

[604] Нужен ли флот России…С. 34, 35.
[605] [*Робертс А.*] Безнаказанность прорыва блокады. // Морской Сборник. 1871. № 1. С. 46.
[606] *Мазюкевич М.* Прибрежная война. Десантные экспедиции и атака приморских укреплений. Военно-исторический обзор. Публичные лекции, читанные в Морском училище и в Морском Кронштадтском собрании. СПб., 1874. С. 355.
[607] Рейдер – принятое в историографии XX в. название корабля, основная деятельность которого заключается в истреблении торговли. В некоторой современной исторической литературе используется как синоним капера или корсара.

торговлю своего противника, который хотя и располагал значительными военно-морскими средствами, но не был в состоянии ни содержать исправной блокады неприятельских портов, ни охранять своей обширной морской торговли на огромных пространствах океанов»[608].

Показательно, что уже действия первого капера конфедератов, «Самтера»[609], послужили примером для подтверждения эффективности деятельности крейсеров: «…Дрянной купеческий пароход, имеющий полсотни команды, одну пушку на поворотной платформе, несколько орудий по бортам, не замечательный ни крепостью постройки, ни даже особенно скорым ходом. Казалось бы, чего легче как взять и уничтожить его, а между тем посмотрите, сколько времени, усилий, средств северо-американцы употребляли для этого…», - писал один из современников[610]. Подобная оценка действий конфедеративных крейсеров сохранялась и в конце XIX в. Океанограф генерал-лейтенант по адмиралтейству А.И. Варнек считал крейсерство другого «американского приватира» «Алабама» «наиболее поучительным примером действий хорошо вооруженного судна против торговых судов»[611]. Лейтенант А.В. Шталь отмечал, что «суда конфедератов выполнили блистательно крейсерскую службу, а имена их крейсеров и капитанов приобрели всеобщую известность»[612].

Нам представляется естественным, что в недрах военно-морских кругов России при ознакомлении с подобными фактами возникло убеждение, что если спешно переоборудованный коммерческий пароход смог так успешно действовать, то еще больших результатов сможет добиться крейсер, специально предназначенный для действий на коммуникациях противника. Иллюстрацией подобного вывода служит следующее утверждение: «Нет,

---

[608] *Мордовин П. А.* Французский неброненосный флот… С. 177. *Курсив П.А. Мордовина*.

[609] Самтер (ex. «Гавана») – пароход, принадлежавший компании McConnell's New Orleans&Havana Line, построен в 1859 г. В середине апреля 1861 г. был приобретен правительством Конфедеративных Штатов Америки. Переоборудован в Новом Орлеане в рейдер. Стал первым капером Конфедерации. О самом корабле и о его действиях см: Крейсерство Сэмтера и Алабамы. Пер. с англ. СПб., 1878. С. 8 – 144; *Соломонов Б.В., Соломонов П.В.* «Алабама» - самый удачный рейдер Конфедерации. // Морская коллекция. 2009 № 12 (123). С. 2 – 7.

[610] Нужен ли флот России… С. 32.

[611] *Варнек А. И.* Об охране английской морской торговли. // Морской Сборник. 1894. № 4. С. 117.

[612] *Шталь А.В.* Вопросы морской стратегии. // Морской Сборник. 1897. № 11. С. 17.

хороший крейсер, ловко управляемый, может наделать бездну хлопот государству с всемирной морской торговлей; трудно, чрезвычайно трудно поймать его на широком раздолье морей и океанов…»[613]. Примером влияния действий рейдеров Конфедерации на военно-морскую мысль может служить тот факт, что по имени самого известного и удачливого рейдера южан, «Алабама», все быстроходные крейсера, предназначенные для истребления вражеской торговли, стали называться «алабамами»: «Имя *Alabama*, благодаря славе своей сделалось синонимом слова *крейсер*, в более широком однако же смысле, а именно как *гроза коммерческих судов*»[614].

Вернемся к русскому флоту. Звездным часом русских деревянных винтовых крейсеров стала Американская экспедиция 1863 г.[615] Существует много свидетельств о том, что в момент отправления эскадр международная обстановка была напряженной и взрывоопасной. Так генерал-лейтенант П.А. Черевин писал в своих воспоминаниях: «Война казалась неизбежной. Не в пользу поляков выступили бы Западные Державы, но верные своей всегдашней политике ослабить Россию... В случае войны Россия находилась бы… в самом затруднительном положении. Армия в действительности не существовала. <…> Со своей стороны морское министерство сильно опасалось войны. Кронштадт не был укреплен, Северный фарватер открыт…»[616]. В свою очередь А.К. Де-Ливрон писал: «в воздухе уже давно пахло порохом, и война с англичанами и французами казалась неизбежной»[617].

Современники высоко оценивали Американскую экспедицию, считая ее первым в истории России успешным развертыванием паровых крейсеров, и называли ее «проверочным экзаменом для деятельности морского

---

[613] Нужен ли флот России… С. 32.
[614] Испытания корвета «*Volage*». // Морской Сборник. 1870. № 1. Броненосное и современное судостроение. С. 73. Курсив не мой.
[615] Американская экспедиция 1863 г. – приход в Северо-Американский Штаты двух русских эскадр.
[616] *Черевин П.А.* Воспоминания П.А. Черевина. Кострома, 1920. С. 13.
[617] *Де-Ливрон А.К.* Корвет «Калевала». (Воспоминания старого моряка). // Морской Сборник. 1909. № 10. С. 76.

ведомства за все предыдущее время с 1856 г.»[618]. Кроме того, она способствовала разрядке международной напряженности[619]. Наш флот «в 1863 году, явившись у берегов Америки, на путях мировой торговли, стал угрозой Англии и Франции и тем дал возможность нам самим, без помехи, окончить с восстанием в Польше…»[620]. Такая оценка сохранилась и в начале XX в.: «Известие о том, что русские крейсера эскадры Лесовского находятся в Америке, поразило Англию и заставило ее затрепетать за участь своего коммерческого флота». То есть «таким путем, мы одной угрозой достигли желаемого результата»[621].

В заключение следует отметить, что своим успехом эта экспедиция была обязана, прежде всего, секретности подготовки: даже в России, не говоря уже о загранице, узнали о существовании эскадр С.С. Лесовского и А.А. Попова только из американских газет[622]. Интересную, необычайно эмоциональную характеристику эскадры С.С. Лесовского дает непосредственный участник Американской экспедиции, командир клипера «Алмаз» капитан 1 ранга П.А. Зеленой: «Это была лихая эскадра во всех отношениях: суда были новые, вполне исправные; офицеры и матросы молодые, здоровые, полные сил и желания оправдать доверие Государя Императора; все остальное было для нас нипочем; все и всё были наэлектризованы предстоящими нам подвигами и даже самая жизнь, как говорится, была для нас копейкой, тем более по распоряжению морского ведомства…»[623].

К середине 1860-х гг. на основе собственного и зарубежного опыта были построены крейсера, ни в чем не уступающие зарубежным аналогам, получившие в целом одобрение современников. Американская экспедиция 1863 г., как и действия рейдеров Южных Штатов Америки, показали,

---

618 Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 217

619 *Риттих А.Ф., Бубнов А.Л.* Россия и ее моря… С. 106.

620 *Белавенец П.И.* Нужен ли нам флот и значение его в истории России… С. VII.

621 Исторический обзор русского флота, составленный по архивным документам. // Альманах армии и флота. СПб., 1902. С. 313, 315.

622 Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 219.

623 Несколько мнений о крейсерах и о частной собственности на море. // Морской Сборник. 1878. № 6. С. 190.

согласно мнению военно-морских кругов, пригодность крейсерской войны, как эффективного сдерживающего средства, предназначенного, в том числе, для решения политических вопросов. Однако к этому времени еще не была создана цельная концепции использования крейсеров для противодействия морской торговле противника.

2. Дальнейшее развитие доктрины крейсерской войны на рубеже 1860-х – 1870-х гг.

Внезапно выяснившаяся во время Американской войны 1861 – 1865 гг. эффективность броненосцев превратила все винтовые корабли, даже наиболее совершенные деревянные крейсера, в морально устаревшие суда. Капитан-лейтенант П.А. Мордовин писал: «Война эта отодвинула на второй план все вопросы по сооружению неброненосных флотов, так как в то время сделалось несомненным…, что винтовые линейные корабли и большие фрегаты уже потеряли свое боевое значение…»[624]. Большинство винтовых линейных кораблей пришлось разобрать или оставить для внутренних плаваний. Следует отметить, что «винтовые фрегаты находились вообще в более удовлетворительном состоянии, чем винтовые корабли…». Еще более благополучно обстояло дело с винтовыми корветами и клиперами. Благодаря своим размерам, силе артиллерии и хорошим морским качествам они лучше соответствовали условиям океанского крейсерства. В связи с этим было решено отремонтировать лучших представителей этих классов и использовать их для практических плаваний в дальних морях, до тех пор, пока не будут построены железные крейсера[625].

Одним из следствий вышеуказанного переворота стало то, что «…вскоре за появлением броненосных судов стал вырабатываться новый тип судов из железа, специально названных крейсерами». Отличительными

[624] *Мордовин П.А.* Французский неброненосный флот. // Морской Сборник. 1884. № 1. С. 198.
[625] *Мордовин П.А.*. Русское судостроение в течение последних 25 лет... С. 96, 97.

чертами этого типа кораблей были «большая скорость хода, сравнительное малое число нарезных орудий большого калибра и немногочисленная команда». При этом слабость крейсеров по сравнению с броненосцами «восполнялась необычайной скоростью их хода, т.е. при встрече с более сильным противником они могли уходить от него, пользуясь превосходством своего хода»[626].

Однако конверсия винтовых фрегатов в подобные крейсера была практически невозможна с технической точки зрения и стоила слишком дорого. Так, например, переделка недостроенного фрегата «Петропавловск» в броненосный обошлась в 672. 139 руб. 11 коп.[627] Капитан-лейтенант П.А. Мордовин ставил вопрос: «стоило ли тратить такие большие суммы на суда, построенные значительное число лет назад, не соответствовавшие уже современным требованиям даже в самых существенных элементах»? Даже если бы удалось их перевооружить новой артиллерией, то практически невозможно было добиться увеличения их скорости. В связи с этим было решено тимберовать только фрегат «Светлана», так как для этого требовалась наименьшая сумма денег. Остальные фрегаты были назначены для внутреннего плавания[628].

Несмотря на резкое сокращение количества кораблей, пригодных для выполнения операций против торговли противника, вызванное их моральным устареванием, идея крейсерской войны продолжала занимать умы русских военно-морских кругов.

Об этом свидетельствует анонимная записка «Мысли о употреблении флота на постоянную деятельную службу, с сохранением всех флотилий на сравнительно меньшие деньги», датируемая 1867 г. По расчетам автора записки, противнику России для противодействия нашим крейсерам

---

[626] *Мордовин П.А.*. Русское судостроение в течение последних 25 лет... С. 95, 96.
[627] Спуск броненосного фрегата «Петропавловск» и батареи «Кремль». // Морской Сборник. 1865. № 9. Броненосное судостроение. С. 1.
[628] *Мордовин П. А.*. Русское судостроение в течение последних 25 лет... С. 96, 97.

пришлось бы «усилить всюду свои эскадры, прикрыть все морские пути и сверх того отделить достаточно силы для атаки наших берегов…»[629].

Это означало, что если наш потенциальный неприятель, даже и сама Англия, будет иметь численное превосходство, то не сможет его реализовать. Не зря в военно-морских кругах британские, и не только, колонии и торговые пути называли «Ахилессовой пяткой», угрожая которой «мы можем удобно и без неравных потерь сражаться с ними». Даже отсутствие у России своего торгового флота, нуждающегося в защите, может стать для нее фактором успеха: «военный флот русский свободен в своих нападениях на колонии и на торговый флот и чрез это может наделать не только больше затруднений, но и потерь даже Англии» и тем самым «сильнее и вреднее действовать… во время войны»[630].

Можно констатировать, что в рассматриваемый период основные стратегические направления развития русского военно-морского флота уже обсуждались заинтересованными сторонами. Однако слабость России на международной арене, расклад сил в среде высшей бюрократии, судя по всему, не способствовали решению этой проблемы, и крейсерские проекты были положены под сукно. О них вспоминали только при дипломатических конфликтах. Так в связи с возможными русско-английскими осложнениями из-за отмены нейтрализации Черного моря, в Соединенные Штаты в 1871 г. была послана Тихоокеанская эскадра под командованием адмирала К.П. Пилкина[631]. Представляется интересным, что именно в это время английские судовладельцы обращаются в Британское Адмиралтейство: «Опыт недавних событий убедил…, что обладание воюющей стороной быстроходящим паровым крейсером... становится в руках воюющего оружием, от которого не в состоянии действительно предохранить никакой перевес в морском могуществе…»[632].

---

[629] ГА РФ Ф. 677. Оп. 1. Д. 318. Л. 18об.
[630] Там же. Л. 16, 16об.
[631] Россия и Черноморские проливы. М., 1999. С. 181.
[632] Цитируется по: *Мертваго Д.А.* Законы главнейших морских держав, обеспечивающие соблюдение страной нейтралитета. // Морской Сборник. 1871. № 4. С. 58, 59.

В это время в морской среде начинают появляться мысли о необходимости для успешного ведения крейсерской войны иметь в океане угольные станции, опираясь на которые крейсера могли бы действовать на коммуникациях противника и использовать их в качестве мест рандеву с транспортами снабжения. Для интересующего нас периода характерно, что проблема станций если и затрагивалась, то только отдельными энтузиастами.

Одним из первых, кто поднял этот вопрос, был командир винтового фрегата «Пересвет» капитан-лейтенант (впоследствии адмирал) Н.В. Копытов. С его точки зрения такие станции или депо во время войны «служат базисом крейсерств», а в мирное время – «дают возможность делать огромные сбережения и очень значительно уменьшают издержки государства на заграничные плавания его судов». В качестве доказательства необходимости угольных станций он ссылался на пример Великобритании: «…только при существовании подобных депо, осуществима… сущность английского военного флота; только опираясь на них, Англия во всякий момент может начать и вести морскую войну со всяким государством обоих континентов»[633]. Другим пионером в этом вопросе был капитан-лейтенант Н.М. Баранов[634].

Надо отметить, что уже в 1860-е гг. некоторые морские офицеры сомневались в возможности устройства подобных опорных пунктов[635]. Если и удавалось найти подходящий ничейный остров или местный правитель был готов уступить участок земли для военно-морской базы, то у правительства России не доставало решимости отстоять его от посягательств других держав. В качестве классического примера, можно вспомнить Цусимский инцидент 1860 г.[636]

---

[633] Рапорт командира фрегата «Пересвет» капитан-лейтенанта Копытова. // Морской Сборник. 1866. № 5. Официальная часть. С. 24, 25.
[634] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 425. Л. 13об., 14.
[635] См. например: *Цывинский Г.Ф.* Пятьдесят лет в Российском Императорском флоте… С. 28 и далее.
[636] Цусимский инцидент 1860 г. связан с неудачной попыткой России использовать острова Цусима для создания своей военно-морской базы. Подробнее см.: *Болгурцев Б. Н.* Русский флот на Дальнем Востоке (1860 – 1861). Пекинский договор и Цусимский инцидент. Владивосток, 1996; *Болгурцев Б.Н.* Стратегическая ошибка князя Горчакова. // Гангут. Вып. 5. СПб., 1993. С. 76 – 79; *Беломор А.Е.* Тсу-Симский эпизод // Русский Вестник. 1897. № 4. С. 230 – 250; № 6. С. 50 – 86.

С другой стороны, в мировом океане все же можно было найти такие места, которые почти не посещались кораблями. Известный русский публицист К.А. Скальковский отмечал: «мало ли существует в океанах пустынных архипелагов и вообще спокойных мест», которые можно использовать для вооружения крейсеров, рандеву с транспортами со снабжением, секретных баз[637].

Некоторая часть предложений заключалась в использовании для станций иностранных портов. Капитан-лейтенант Н.В. Копытов предлагал устроить депо для русских крейсеров на острове Порос, обладающим прекрасным рейдом. Главным аргументом в его пользу было то, что он находился от Севастополя ближе, чем Копенгаген от Кронштадта, тем самым облегчалась доставка провианта, угля и обмундирования из Черного моря в Средиземное[638]. Другим вариантом, рассматривающимся в военно-морских кругах, было базирование в американских портах[639].

Использование портов дружественных стран было заманчиво, но зависело от международной ситуации. Более надежным было использование для угольных станций отечественной территории. В этом плане самым многообещающим был русский Дальний Восток. Адмирал И.А. Шестаков прямо указывал на него, как на «источник снабжения крейсеров, и даже, в случае необходимости, как на страну, где они могли укрыться с уверенностью в сочувствии населения»[640]. Капитан-лейтенант Н.М. Баранов считал, что крейсера должны базироваться в мирное время на Тихом океане и по первой телеграмме из Петербурга «разнести ужас… по всем направлениям главных морских торговых артерий…»[641]. Эту точку зрения разделял и искусствовед, писатель, путешественник и меценат А.В. Вышеславцев. В своих воспоминаниях о кругосветном плавании он описывал русское побережье Японского моря, прежде всего, заливы Св. Владимира и

---

[637] *Скальковский К.А.* Внешняя политика России и положении иностранных держав. СПб., 1897. С. 104.
[638] Рапорт командира фрегата «Пересвет»… С. 25, 26.
[639] См. например: ГАРФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 318. Л. 17.
[640] *Шестаков И.А.* Полвека обыкновенной жизни… С. 205.
[641] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 425. Л. 13об.

Императорская гавань, которые он считал идеальными местами для базирования флота[642].

Понимание недостатков зарубежного базирования флота, как и необорудованности дальневосточных портов, стимулировало поиск альтернативных способов увеличения автономности крейсеров. На этом этапе единственной реальной возможностью, при нехватке своих угольных станций, было использование парусного вооружения. Высшее морское руководство предписывало использовать паровую машину только в крайних случаях, при проходе узостей, входе и выходе из гаваней и заносить в вахтенный журнал все детали[643]. Адмирал И.А. Ендагуров указывал, что использование угля во время непродолжительных крейсерств является «преступлением, равносильным выбрасыванию пороха за борт»[644].

Рапорты командиров кораблей в это время пестрят различными подробностями. Анализируя эти источники, сталкиваешься с тем, что исполнение указаний начальства сильно зависело как от самих командиров, так и от погодных условий. В качестве примера можно привести факты из воспоминаний Е.И. Аренса. Клипер «Стрелок», на котором он служил минным офицером, вышел из Марселя. Спустя три дня, около Ибицы он смог поймать попутный ветер и «верный министерскому предписанию, прекратил пары и вступил под паруса. Вступил под паруса и… застыл на месте. Взбалмошная и капризная стихия зло подшутила над нами и нашим начальством, мечтавшим об экономии в угле и необходимой для нас практике в управлении парусами»[645].

Несмотря на появление броненосных кораблей, крейсера по-прежнему считались военно-морским сообществом эффективным оружием. Кроме того, первый период становления русского парового крейсерского флота

---

[642] Очерки пером и карандашом из кругосветного плавания в 1857, 1859, 1859 и 1860 годах А. Вышеславцева СПб., 1862 г. С. 245 – 268. Подробный всесторонний анализ потенциальных мест для русского порта на Дальнем Востоке см.: *Березин Е.В.* Очерк русских портов в Татарском проливе и Японском море. // Морской Сборник. 1861. № 1. С. 151 – 170; *Клыков М.А.* Обзор берегов залива Петра Великого. // Морской Сборник. 1871. № 11. С. 1 – 46.

[643] Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие… С. 212.

[644] *Ендагуров И.А.* Практические замечания. // Морской Сборник. 1861. № 11.Смесь. С. 104.

[645] *Аренс Е.И.* Из плавания на клипере «Стрелок» в 1883 - 1885 гг. // Русское Обозрение. 1890. № 7. С. 220

характеризовался поисками наиболее оптимальной концепции использования крейсеров. Одним из самых наглядных проявлений этого было начало дискуссии по вопросу о необходимости военно-морских станций для крейсерской войны.

3. Развитие идеи крейсерской войны во время Восточного кризиса 1875 – 1878 гг.

Через десять лет после завершения Американской экспедиции, русскому флоту вновь представилась возможность повторить успех эскадр адмиралов С.С. Лесовского и А.А. Попова. Война болгар и сербов с Османской империей 1875 – 1877 гг. и особенно Русско-турецкая война 1877 – 1878 гг., вызвавшие обострение традиционного русско-английского соперничества на Балканах, спровоцировали появление множества более или менее реальных проектов крейсерской войны[646]. Мы рассмотрим наиболее интересные из них.

В феврале 1877 г. в газете «Голос» опубликовал свою статью по этому вопросу упоминавшийся выше капитан-лейтенант Н.М. Баранов. При сравнении возможностей России и Европы он видит преимущества первой в почти полном отсутствии русской морской торговли[647]. Тем самым для России отпадала необходимость защищать ее. С другой стороны, «ахилессовой пятой наших морских противников» являлись колонии, большая населенность берегов и широко развитая морская торговля, и «не воспользоваться уязвимостью их было бы более чем преступлением». В подобной ситуации он считал наиболее дешевой и действенной мерой воздействия «флот из хороших крейсеров»[648].

По мнению русского морского публициста XIX в. В. Истомина, «надо было много смелости, чтобы высказать такое крайнее мнение в то время,

---

[646] *Литвинов М.* Черное море. Роль моря в разные исторические эпохи. Современное экономическое и военное значение Черного моря. СПб., 1881. С. 203.
[647] Как здесь не вспомнить аналогичные мысли автора записки «Мысли об употреблении флота…».
[648] ГАРФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 425. Л. 12об., 13-13об.

когда моря всего мира покрыты грозными, с виду неуязвимыми броненосцами, но капитан Баранов пошел еще далее: он стал высказывать убеждение, что даже в бою с броненосцем ловко управляемый и хорошо построенный и вооруженный крейсер останется победителем». Кроме того, в случае принятия этой концепции, государство получило бы большие выгоды: «десятки миллионов рублей ежегодно затрачиваемые на постройку пловучих крепостей могли бы найти себе другое применение…»[649]. После опубликования своей статьи Н.М. Баранов получил массу писем и телеграмм от других морских офицеров[650].

Вскоре после начала Русско-турецкой войны 1877 – 1878 гг. Н.М. Баранову удалось доказать пригодность своей концепции. Сразу после начала боевых действий, он, «убежденный в правоте своего взгляда, хорошо знакомый с новейшими изобретениями… счел настоящий момент единственным удобным для убеждения неверующих, сознавая, что только дело могло придать значение его… словам» и добился, чтобы ему разрешили взять под свое командование один из пароходов РОПиТа[651] – «Весту»[652] (рис. 46), грузовой пароход, «не отличавшийся особенно быстрым ходом, разумеется вовсе не приспособленный к морскому бою и таким образом почти не отвечавший главнейшим условиям всякого крейсера»[653]. Он был вооружен шестидюймовыми [155-мм] нарезными мортирами, и на нем были установлены устройства для автоматической стрельбы, сконструированные

---

[649] *Истомин В.* Значение подвига «Весты». // Русский Вестник. 1877. № 8. С. 886, 887.
[650] Там же. С. 887.
[651] Российское Общество Пароходства и Торговли (РОПиТ) – русская судоходная компания, основанная на Черном море в 1856 г. В годы Русско-Турецкой войны 1877-78 гг. безвозмездно предоставила часть своих судов Морскому министерству.
[652] Пароход «Веста» построен в 1856 г. в Ньюкасле для нужд одной английской фирмы. В 1858 г. был продан своими прежними хозяевам РОПиТ. В 1865 и 1874 гг. проходила ремонт, при чем в ходе последнего была заменена паровая машина. В 1877 г. после начала войны была зачислена в состав Черноморского флота как пароход активной обороны. 11 июля 1877 г. выдержала бой с турецким броненосцем «Фетхи-Буленд». После окончания войны возвращения РОПиТу. 5 ноября 1887 г. погибла от столкновения с пароходом РОПиТ «Синеус». См. *Трифонов Ю.Н., Лемачко Б.В.* Русское общество пароходство и торговли. 1856-1932 годы (краткий исторический справочник). СПб., 2009. С. 23, 24.
[653] *Истомин В.* Значение подвига «Весты»… С. 888.

поручиком в отставке А.П. Давыдовым[654]. В команду парохода Н.М. Баранов набрал только охотников[655]. В их число попали и матросы яхты Великого князя Александра Александровича «Царевна»[656].

Через несколько месяцев после начала войны произошел бой «Весты» с турецким казематным броненосцем «Фетхи-Буленд»[657], «которому суждено было решить один из главнейших морских вопросов настоящего времени» и который был «важен очевидно доказанной возможностью… борьбы легкого судна…, с сильным представителем броненосного типа»[658]. Бой завершился победой «Весты»[659]. В. Истомин указывал следующие причины успеха: «удобство маневрирования легким судном», «превосходные качества той артиллерии, которой был вооружен пароход», «геройский дух командира, офицеров и команды…»[660].

Современники высоко оценивали значение этого сражения. Дело парохода «Веста» сравнивали с подвигом брига «Меркурий»[661]. Главный командир Черноморского флота и портов вице-адмирал Н.А. Аркас писал: «Неприятель, имевший броню, сильную артиллерию и превосходство в ходе, вынужден был постыдно бежать от железного слабого парохода, вооруженного только 6-ти дюймовыми мортирами и 9-ти фунтовыми орудиями, но сильного геройским мужеством командира, офицеров и

---

654 Один из первых приборов для управления стрельбой. Описание его см.: *Голицын-Головкин*. Приемы при автоматической стрельбе посредством приборов системы Давыдова. // Морской Сборник. 1878. № 9. С. 145 – 158.

655 *Истомин В.* Значение подвига «Весты»… С. 888.

656 Очерк боцмана Шахова «Краткий обзор плаваний яхты «Царевна» за 25 лет. 1874-1899». // ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 123. Л. 2об.

657 Турецкий казематный броненосец, английской постройки. Погиб в 1912 году в ходе Первой Балканской войны от торпеды греческого миноносца. См. *Тарас А.Е.* Энциклопедия броненосцев и линкоров. Минск-М., 2005. С. 159.

658 *Истомин В.* Значение подвига «Весты»… С. 888, 889.

659 Подробное описание боя см.: [О бое «Весты»]. //Кронштадтский Вестник. 24 июля 1877; [О сражении «Весты» с «Фетхи-Буленд»]. // Морской Сборник. 1877 № 9. С. 19-25; Пароход «Веста» и дело с турецким броненосцем у Кюстенджи, 11 июля. // Морской Сборник. 1877. № 8. Морская хроника. С. 51 – 54; Рапорт командира парохода «Веста», капитан-лейтенанта Баранова, Главному командиру Черноморского флота и портов, от 12 июля 1877. // Морской Сборник. 1877. № 8. Морская хроника. С. 28-34; *Степанов В.В.* Капитан-лейтенант Баранов. Одесса, 1909. С. 4 – 15

660 *Истомин В.* Значение подвига «Весты»… С. 889.

661 *Степанов В.В.* Капитан-лейтенант Баранов… С. 17. В ходе Русско-Турецкой войны 1828-1829 гг. 18-пушечный бриг «Меркурий» смог одержать победу в неравном бою с двумя турецкими линейными кораблями (110-ти и 74-х пушечными). Награжден Георгиевским кормовым флагом. Кроме того, до 1917 г. в составе Черноморского флота состояло три корабля с названием «Память Меркурия»: черноморских винтовой корвет и два крейсера 1 ранга.

команды. Ими одержана полная победа, и морская история должна будет внести в свои страницы этот блистательный подвиг...»[662]. Интересно, что подобное сравнение, свидетельствующее о международном резонансе этого события, мы находим и во французском журнале «Bulletin de la Rèunion des officiers» (фр.: «Обозрение союза офицеров»)[663].

По мнению публициста В. Истомина, «истинный смысл лихого предприятия парохода “Веста”» заключался в новом направлении деятельности русского морского ведомства, поскольку «не подлежит сомнению, что в недалеком будущем русский крейсерский флот неизмеримо усилит наше военное значение. По проложенной капитаном Барановым дороге пойдут десятки, сотни русских капитанов…»[664]. Е.И. Аренс, профессор Николаевской морской академии, называл сражение «Весты» «кровавым боем, наделавшим в свое время немало сенсаций» и отмечал его большую нравственную роль[665].

Однако среди военно-морских кругов были люди, которые скептически относились к делу «Весты». Некоторые морские офицеры, уже после окончания войны, обвиняли Н.М. Баранова в том, что он «извратил правду в донесении своем… и приписал себе подвиг боя с турецким броненосцем, которого никогда не было»[666]. Так адмирал И.А. Шестаков считал успешное окончание сражения результатом причудливости судьбы[667]. Он указывал в воспоминаниях: «Его бой на “Весте”, удачно размалеванный в рапорте, доставил ему славу и почести…»[668]. Подобный отзыв адмирала неудивителен, так как будущий Морской министр и капитан-лейтенант находились во взаимной неприязни[669]. Ситуацию усугубляла нелюбовь

---

[662] Рапорт Главного командира Черноморского флота и портов Управляющему Морским министерством от 14 июля. // Морской Сборник. 1877. № 9. Морская хроника. С. 25, 26.
[663] Дело парохода «Веста» с турецким броненосцем по иностранным описаниям и обсуждениям. // Морской Сборник. 1877. № 9. Морская хроника. С. 38.
[664] *Истомин В.* Значение подвига «Весты»… С. 894.
[665] *Аренс Е. И.* Роль флота в войну 1877 – 1878 гг. СПб., 1903. С. 84, 87.
[666] *Мещерский В.П.* Воспоминания М., 2003. С. 624.
[667] *Шестаков И.А.* Полвека обыкновенной жизни... С. 679.
[668]Там же. С. 627.
[669] «Увидя бегство броненосца…». Вступительная статья и комментарии Р.В. Кондратенко. // Гангут. Вып. 41. СПб., 2007. С. 4.

Великого князя Константина Николаевича к Н.М. Баранову «за антипоповочное направление и еще более за то, что к Баранову был внимателен цесаревич»[670]. Военный историк генерал Н.А. Епанчин указывал, что Баранов был «личным врагом» генерал-адмирала[671].

Одним из инициаторов пересмотра результатов боя был лейтенант З.П Рожественский, участник дела «Весты»[672]. Многие другие морские офицеры поддержали его позицию. Так лейтенант С.О. Макаров, посетивший пароход сразу же после боя и опросивший команду, отмечал, что это дело «не может выдержать даже слабой критики» и из него «можно научиться только тому, что важно не сделать, а суметь рассказать». Будущий адмирал и выдающийся русский морской теоретик в доверительной беседе сказал Н.М. Баранову, что «броненосец мог отступить благодаря их огню, но что он не утопил их единственно [из-за] скверной стрельбы и счастья»[673]. В 1882 г. адмирал А.А. Попов писал Великому князю Константину Николаевичу: «Баранов, на “Весте”, весьма натурально бежал от сильного неприятеля, а в понятиях народа оказался героем, победителем броненосца…»[674]. Известный русский общественный деятель второй половине XIX в. князь В.П. Мещерский отмечал в своих воспоминаниях, что «шум из-за этого дела был поднят большой, и моряки разделись на две партии: барановцев и рождественцев, хотя большинство ставило в вину Рождественскому самый факт создания… скандала во флоте и обвинения, недостаточно доказанного, взводимого на товарища по службе»[675].

Нам представляется, что в деле «Весты» не меньшую роль, чем собственно бой, играло неоднозначное отношение военно-морских кругов и широкой общественности к личности Н.М. Баранова, обладавшего весьма

---

[670] *Шестаков И.А.* Полвека обыкновенной жизни... С. 680; *Кондратенко Р.В.* Кораблестроительные программы Российского флота в конце 70-х - начале 80-х годов XIX в. // Вып. 51. СПб., 2009. С. 9.
[671] *Епанчин Н.А.* На службе трех императоров. Воспоминания. М., 1996. С. 148.
[672] *Мещерский В.П.* Воспоминания… С. 618. Лейтенант З.П. Рожественский в ходе боя заменил убитого артиллериста и смог нанести турецкому броненосцу повреждения, заставившие его выйти из боя. Был послан Н.М. Барановым в Санкт-Петербург с рапортом.
[673] Цит. по: «Увидя бегство броненосца»… С. 7
[674] Там же. С. 11-12.
[675] *Мещерский В.П.* Воспоминания… С. 618

сложным характером и большим честолюбием. Что же касается якобы преувеличенной им оценки исхода сражения, то внезапный выход из боя сильного противника трудно назвать иначе, чем бегство[676]. Тем более, что по инструкции пароход активной обороны, в данном случае «Веста», при встрече с турецким броненосцем должна была сразу же отходить в сторону своей базы, ведя ретирадный огонь[677].

Примером ведения боя согласно этой инструкции служит эпизод с яхтой «Ливадия», которая, совершая крейсерство, встретила турецкую эскадру в составе двух броненосных фрегатов. Командир яхты А.Е. Кроун незамедлительно повернул в сторону Севастополя и преследовался турками, пока они не были отогнаны огнем береговых батарей[678].

В заключение отметим, что современники видели историческую роль Н.М. Баранова в том, что он одним из первых сформулировал и применил на практике концепцию боя неброненосного корабля с броненосцем. «За Барановым остается честь первого специалиста, воплотившего затаенные помыслы…», - писал Истомин, с мнением которого были, безусловно, согласны многие русские моряки[679]. Подтверждением признания заслуг Н.М. Баранова служит присвоение в начале XX в. его имени одному из эскадренных миноносцев Российского Императорского флота[680].

Вернемся к развитию идеи крейсерской войны. В фонде императора Александра III находится записка неустановленного лица, датируемая 20 мая 1877 гг.[681] В ней доказывается, что прибор А.П. Давыдова можно приспособить для стрельбы из нарезных мортир, которые благодаря их малому весу, можно ставить на быстроходные небольшие яхты и коммерческие суда. При этом при использовании этого устройства у них

---

[676] Рапорт командира парохода «Веста», капитан-лейтенанта Баранова… С. 33.
[677] «Увидя бегство броненосца»… С. 9.
[678] Об этом эпизоде см.: Донесение Гобарта-паши о погоне за «Ливадией». // Морской Сборник. 1878. № 9. Морская Хроника. С. 27-31; Извлечение из рапорта Главному командиру Черноморского флота и портов, командира императорской яхты «Ливадия», флигель-адъютанта капитана 1 ранга А.Е. Кроуна. // Морской Сборник. 1877. № 9. Морская хроника. С. 21 – 27.
[679] *Истомин В.* Значение подвига «Весты»… С. 887.
[680] *Степанов В.В.* Капитан-лейтенант Баранов… С. 21. См. также: Энциклопедия кораблей Российского Императорского флота. 1892 – 1917. Под общей редакцией А.Е. Тараса. Минск, 2000. С. 152.
[681] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 366. Л. 1-3об.

появляется возможность уничтожить любой броненосец, так как для этого достаточно «одного навесно попавшего снаряда…»[682]. Автор записки предлагает использовать в качестве «крейсера-бомбардира» императорскую яхту «Ливадия» (рис. 47), вооружив ее четырьмя нарезными мортирами. Если боевой опыт окажется положительным, то «целым рядом блестящих крейсерств яхта сможет уничтожить турецкие броненосцы, распоряжающиеся теперь на Черном море». Успех эксперимента окажет влияние не только на ход текущей войны, но и будет полезен в будущем, поскольку «сила броненосных флотов сделается анахронизмом, и Русскому Правительству более не пришлось бы нести громадных затрат на создание броненосцев…»[683]. Граф И.И. Воронцов-Дашков также писал Великому князю Александру Александровичу: «Я верю, что прибор Давыдова сделает переворот во всех Европейских флотах и что, благодаря ему, Черное море через 2 – 3 месяца будет Русским»[684].

Вопрос об авторстве записки о яхте «Ливадия» остается спорным. Она была написана в период между публикацией статьи Н.М. Баранова в «Голосе» и реализацией его идей в ходе боя у Кюстенджи. Учитывая, что на яхте, как и на «Весте», предполагалось установить приборы А.П. Давыдова, возникает вопрос, не является ли Н.М. Баранов автором предложения по вооружению «Ливадии». Нам это представляется вполне возможным, особенно если учитывать, что он смог приобрести доверие Великого князя Александра Александровича[685]. С другой стороны, есть свидетельства, что одним из инициаторов подобной идеи мог быть вице-адмирал Н.М. Чихачев[686]. Идея использования навесного мортирного огня против

---

[682] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 366. Л. Л. 1об.
[683] Там же. Л. 1об - 3.
[684] Переписка И.И Воронцова-Дашкова и императора Александра III. // *Исмаил-Заде Д.И.* И.И. Воронцов-Дашков. Кавказский наместник. М., 2005. Приложение 2. С. 206.
[685] *Мещерский В.П.* Воспоминания… С. 595. Это предположение кажется тем более реальным, что в фонде императора Александра III находится ряд записок Н.М. Баранова по разным вопросам.
[686] См.: «Увидя бегство броненосца»… С. 4.

броненосцев считалась вполне реальной и была достаточно распространенной в указанный период[687].

В связи с Восточным кризисом 1875 – 1878 гг. особую актуальность приобретает проблема возможной войны с Англией. Именно этот фактор стал причиной массового появления множества проектов крейсерской войны. Крейсера воспринимались как естественное средство против английских угроз. В качестве примера можно привести следующий пассаж из письма Н.П. Игнатьева своей супруге. Оно было написано под впечатлением беседы с британским военным атташе при Главной Квартире Ф.-А. Веллеслеем: «…мы вовсе не так беззащитны, как он думает, и… нужны только решимость и энергия у кормила, чтобы мы могли жестоко отомстить Англии… За каждое русское судно в Балтийском море с льном, пенькой, салом, дровами и мукой мы будем захватывать и топить десятки судов английских с золотом, опиумом и чаем в океанах, в Китайском и Индийском морях. Американцы снабдят нас судами и воспользуются войной, чтобы захватить мировую торговлю в свои руки. Колонии английские и индийские берега беззащитны и богаты»[688].

О том же свидетельствует, в частности, записка генерала от инфантерии графа П.И. Кутайсова. Она посвящена выработке новой стратегии морской войны в связи с расстановкой политических сил в Европе. Анализируя европейские дела, «нельзя не заметить, - писал граф, - что Англия с удивительным постоянством является помехой во всем, что касается России, и что у России нет злейшего врага, как Англия, всегда и везде преследующего в своих политических действиях одни личные интересы и коварные цели…». Одним из основных тезисов графа П.И. Кутайсова является мысль о содержании всего русского флота в океане, причем он будет угрожать всем странам, имеющим морскую торговлю.

---

[687] *Крыжановский П.А.* Заметки об обороне береговых укреплений. // Военный Сборник. 1894. № 9. С. 111; *Пестич Ф.В.* О вооружении мортирами судов военного флота. СПб., 1881. С. 1

[688] *Игнатьев Н.П.* Походные письма 1877 года. Письма Е.Л. Игнатьевой с балканского театра военных действий. М., 1999. С. 244, 245.

Постоянное крейсерство нашего флота в океане «избавит нас не от одной войны», более того, будет способствовать подъему политического значения России[689].

Представляется интересным, что аналогичные взгляды высказывались Великим князем Константином Николаевичем еще в 1855 г.: «Флот сильный собирается нелегко, требует значительных приготовлений, которые не могут совершаться в тайне и не возбудить внимания и подозрения, но эскадра из 10 или 13 кораблей и стольких же фрегатов может быть легко и незаметно собрана будто для эволюций и явится вдруг перед гаванями в подкрепление каких-либо требований»[690].

Итак, мы видим, что в русском военно-морском сообществе окончательно оформилась идея о том, что если все время держать определенное число крейсеров в мировом океане, то это даст мощный рычаг влияния на политику основных европейских держав.

Несомненно, одним из ярких источников периода Восточного кризиса является «Записка неустановленного лица о противоречиях Англии и России на Балканах и о необходимости усиления русского флота» [далее «Записка о противоречиях с Англией…» – В.Б], датируемая концом 1877 г. По версии одного из современных историков, ее авторство принадлежит Н.М. Баранову[691]. В ней содержится план действий на случай начала войны с Англией. По мысли автора записки, правительство России первоначально должно избрать кружок надежных лиц, независимых от Морского ведомства, «на патриотизм которых оно может рассчитывать». Они составят «Правление отечественного мореходного общества», которое должно включить специалистов по морскому делу, «по производительности государства», по финансам, международному праву и торговле, а также представителей русского капитала. Главной целью этого Общества должна стать «постройка

[689] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 365. Л. 11 - 21.
[690] О цели и значении Русского флота. // ГА РФ. Ф. 722. Оп. 1. Д. 928. Л. 259об., 260.
[691] *Астанков В.* «Свинство, да и только…». Цесаревич Александр Александрович и Морское министерство… С. 61.

наилучших современнейших типов наибыстрейших морских судов, которые должны бороздить моря всего мира между Кронштадтом, Владивостоком и Николаевом на Черном море». Чтобы облегчить взаимные контакты Общества и соответствующих ведомств и для ближайшего наблюдения «за сохранением Обществом его главной цели», во главе его ставится «…покровитель развития русского мореходства, кто-нибудь из высокопоставленных лиц, сочувствующих названному делу»[692].

Суда Общества должны быть «всякий момент готовы к выкидке из трюмов коммерческого груза и наполнению их машинным топливом, к вооружению своих палуб артиллерией и к приспособлению себя к действию минами». Экипажи будущих крейсеров должны состоять из «служащих коронного флота, которым сохраняются все преимущества службы в линии». Командиров такого корабля назначают по особому выбору, а впоследствии - из старпомов судов общества. Кандидат в командиры корабля должен в течение полугода прослужить на минном и артиллерийском отрядах, чтобы ознакомиться «с новейшим развитием техники названных частей». Правление Общества при содействии Министерства финансов и Морского министерства должно обеспечивать выгодность торговых рейсов судов Общества. Для того, чтобы нам стали «известны все условия необходимые для успешной торговли в мирное время и наибыстрейшего уничтожения неприятельского торговли в военное», крейсера должны ходить под торговым флагом в тех районах, где они будут действовать в военное время. Благодаря этому, Россия через посредство «купцов-крейсеров» приобретет «целую сеть преданных людей в виде коммерческих агентов и маклеров в тех именно иностранных портах, сведения из которых без подготовки во время войны не купить никакими деньгами»[693].

Своей деятельностью подобное Общество может способствовать не только повышению обороноспособности страны: «не надо упускать из виду,

[692] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 460. Л. 8об - 12.
[693]Там же. Л. 9, 10об.

что при всей громадности политической и стратегической пользы, которую России принесут крейсеры, они же будут приносить и экономические выгоды», так как хотя бы часть торговых судов будет ходить под российским флагом, и некоторая часть торговли России будет без монополий иностранцев. Следует учитывать также и тот факт, что «если не все расходы на суда–крейсеры, то значительная часть их будет в мирное время покрываться плаваниями тех же крейсеров».

В случае угрозы войны с Англией, по мнению автора записки, первым действием должна стать посылка на германских пароходах в США «30-ти избранных морских офицеров и 50-ти унтер-офицеров». Одновременно с этим должна быть начата организация временного правления Общества в Петербурге или в Москве. Старший из офицеров, командированных в США, приобретает несколько готовых коммерческих пароходов, «по возможности соответствующих требованиям морских крейсеров» и заказывает еще 6 судов, «вполне отвечающих условиям их будущей службы». Готовые купленные коммерческие пароходы комплектуются посланными в Америку офицерами и командами, а также командой клипера «Крейсер», ныне находящегося в Америке, и начинают свою службу: «или военное крейсерство против английской торговли, или русских компанейских судов для развития русской морской торговли»[694].

Уже через месяц со дня издания указа о начале крейсерской войны от четырех до шести крейсеров будут готовы «громить английские торговые интересы там, где действительно находится их нервный узел, и англичанам было бы неудобно выдумывать причины к… ограждению своих интересов даже там, где их вовсе не существует…». В течение нескольких недель после начала деятельности крейсеров на коммуникациях, «английские биржи обратятся с петициями к своему Правительству и будут требовать на этот раз чистосердечно, в защиту английских интересов или прекратить войну с Россией или изловить наших крейсеров». Как пишет автор записки, «первое

[694] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 460. Л. 11об,12.

будет легко и для нас и, при известных условиях, приятно, а второе так трудно, что исполнение этой задачи может быть сильно сомнительно и, во всяком случае, поимка первых наших крейсеров… обойдется в столько денег и хлопот Англии, что не покроет и доли того вреда, который будет нанесен ее благосостоянию»[695].

Через несколько месяцев после открытия действий на английских коммуникациях, когда будут готовы настоящие крейсера, Государь «почувствует в своих руках могучую новую силу, благодаря которой мы навсегда будем обеспечены от бесцеремонности той или иной партии, временно правящей Великобританией». В итоге, в мирное время Англия будет лишена нескольких миллионов из числа тех, что получает за перевозку наших товаров своими судами, а в военное время она будет знать, что «война с Россией есть слишком опасная и дорогая прихоть, которой, при всем своем богатстве, Англия не будет в состоянии себе позволить»[696].

Интересно отметить, что идеи записки очень близки реальным действиям морского министерства в начале 1878 г. В связи с этим возникает вопрос: не могла ли эта записка стать одним из стимулов, побудившим правительство Российской Империи к определенным действиям? Ответить однозначно на него невозможно, однако, несомненен, на наш взгляд, факт, что различные документы, связанные с формированием морской доктрины, циркулировали в придворной среде и среди высшей бюрократии, и их идеи могли быть положены в основу принятия решений морского ведомства.

Одним из подобных документов, как нам представляется, могла быть анонимная записка «О целесообразности организации общества для строительства крейсерского флота и перспективах использования его в мирное время», подписанная «Не моряк». Она не датирована, но по косвенным сведениям ее можно датировать 1877 – 1878 гг., то есть временем Русско-турецкой войны. Автор отмечает, что точное количество крейсеров

[695] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 460. Л. 12об, 13.
[696] Там же. Л. 13.

невозможно рассчитать: «Не правда ли, что чем их будет больше, тем лучше! Сколько бы не настроили, ни одного не будет лишнего». Оговариваясь, что изначально будущие крейсера рассматриваются как корабли двойного назначения, то есть как боевые суда и как транспорты, «Не моряк» указывал, что для гарантии достаточности собранных сумм надо заинтересовать жертвователей «возможностью извлечь из пожертвования и существенные выгоды». В связи с этим он предлагал превратить их в акционеров своеобразной частной компании крейсерства, поскольку удачные действия крейсеров дадут не просто истребление неприятельского флота, «но и огромные барыши от продажи захваченных призов, следовательно, жертвователи могут ожидать не только процентов с потраченного капитала, но даже возвращения с избытком!»[697].

Воплощением этих идей, зародившихся как в военно-морских кругах, так и в русском обществе в целом, стало создание «Добровольного флота». Инициатором создания этой организации, весьма сходной с той, которая рассматривалась в «Записке о противоречиях с Англией…», было Московское общество для содействия русскому торговому мореходству. 22 марта началась всенародная подписка[698]. К Наследнику была отправлена делегация с просьбой, стать почетным председателем и покровителем Главного комитета по сбору пожертвований. 2 мая 1878 г. в «Правительственном вестнике» было опубликовано «Извещение о сборе пожертвований на устройство добровольного флота»[699]. На собранные деньги были куплены в Германии три парохода: «Россия» (бывш. «Holsatia»), «Петербург» (бывш. «Turingia») и «Москва» (бывш. «Hammonia»)[700].

Современники возлагали на новое предприятие большие надежды. Известный меценат, один из членов Московского общества для содействия

---

[697] ГА РФ. Ф. 730. Оп. 1. Д. 1872. Л. 1, 2.

[698] Начало Добровольного флота. Материалы для истории Русского добровольного флота. // Известия Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. Вып. XL. М., 1890. С. I.

[699] Извещение о сборе пожертвований на устройство добровольного флота. // Правительственный вестник. 1878. № 97. 2 (14) мая. С. 1, 2.

[700] Подробнее об этих пароходах и их судьбе см.: *Трифонов Ю.Н., Волков А.Е.* Добровольный флот России. // Морская Коллекция. 2007. № 6. С. 13, 22, 24.

русскому торговому мореходству А.А. Пороховщиков утверждал, что употребление «частных вооруженных судов» в войне с Англией «составляет ныне для России могущественнейшее, наиболее целесообразное и единственное орудие, которым во время войны люди Старого и Нового света еще могут отбиваться от так называемых британских интересов»[701]. Профессор государственного права Санкт-Петербургского университета А.Д. Градовский в свою очередь отмечал: «Итак, Англия может быть уязвлена только со стороны ее торгового флота. В тот момент, когда выйдут в море ходкие русские крейсеры, Англия почувствует, что рядом с пресловутыми и вездесущими британскими интересами существуют интересы и других держав»[702].

В свою очередь, морской историк Е.И. Аренс указывал, что меры по организации Добровольного флота «сделали то, чего не могли сделать все наши миролюбивые попытки поладить с англичанами: войны удалось избегнуть»[703].

1878 г., помимо образования «Добровольного флота», знаменателен в истории развития теории крейсерской войны еще и событием, известным как «Экспедиция на “Цимбрии”» или Третья Американская экспедиция. В марте 1878 г. на немецком пароходе «Цимбрия» в США была отправлена специальная экспедиция под командованием лейтенанта Л.П. Семечкина. Результатом ее деятельности стала покупка и переделка на верфях Крампа[704] трех торговых судов («Stat of California», «Columbus» и «Saratoga»), которые впоследствии были названы «Европа» (рис. 48), «Азия» (рис. 49) и «Африка»

---

[701] Протокол чрезвычайного Общего заседания Императорского Общества для содействия Русскому Торговому Мореходству от 4 апреля 1878 года. // Начало добровольного флота… С. 6.

[702] Выписка из протокола чрезвычайного Общаго собрания Императорского Общества для содействия Русскому Торговому Мореходству 4 апреля 1878. // Собрание сочинений А.Д. Градовского. Том. 6. СПб., 1901. Приложение 2. С. 630.

[703] *Аренс Е.И.* Русский флот…С. 55.

[704] Американский фабрикант, чья фирма впоследствии стала одним из поставщиков Российского флота. В частности, на ней были построены броненосец «Ретвизан» и крейсер «Варяг».

(рис. 50) соответственно[705]. Кроме того, вскоре на той же верфи был заложен крейсер, получивший название «Забияка»[706] (рис. 51).

Несмотря на то, что все купленные в Америке корабли, пришли в Россию уже после завершения Восточного Кризиса, покупка такого большого количества кораблей произвела большое впечатление на потенциальных противников. Через три года после описываемых событий «Морской Сборник» поместил характеристику крейсера «Забияка», данную ему авторитетным английским журналом «Engineering»: «нельзя сомневаться, что некоторое число русских крейсеров такого типа во время войны могут быть на время чрезвычайно опасными для нашего торгового флота… Конечно, рано или поздно, мы сотрем эти крейсеры с лица океана, но по всей вероятности не раньше, чем они успеют нанести много вреда собственности и навести панику на публику…»[707]. В свою очередь, военно-морской теоретик лейтенант Ф. Коломб, один из создателей концепции «Sea Power», отмечал в 1878 году, что если русские крейсера в мирное время крейсируют эскадрами, то британские суда «обыкновенно бывают раскиданы по далеким друг от друга станциям; их можно собрать не иначе, как посылая за ними другие суда»[708]. Поручик британской легкой морской пехоты Чемпион тогда прямо указывал, что «беззащитное положение наших колоний в состоянии привести в ужас наше собрание»[709].

Косвенным доказательством того, что новые корабли крейсерского класса Российского Императорского флота сильно встревожили англичан, является столкновение клипера[710] «Забияка» с английским пароходом «Лорд Байрон». Описание маневрирования обоих судов, содержащееся в рапорте

---

[705] Подробнее об «экспедиции на Цимбрии» см.: *Боголюбов Н.Ф.* Экспедиция в Америку на пароходе «Цимбрия» в 1878 году. Кронштадт, 1898; *Коршунов Ю.Л.* Таинственная экспедиция в Америку. //Гангут. Выпуск 23. СПб., 2000. С. 91 – 100.

[706] Подробнее о строительстве и службе этого корабля см.: *Пахомов Н.А.* Крейсер II ранга «Забияка». СПб., 2008; *Беляев А.Ф.* Очерк военного судостроения… С. 22 – 28.

[707] Крейсер «Забияка». // Морской Сборник. 1880 № 1. Морская хроника. С. 28.

[708] Цит. по: *Валицкий Ст.* Взаимное положение Англии и России в Северном Тихом океане. // Морской Сборник. 1878. № 4. С. 21.

[709] *Валицкий Ст.* Взаимное положение Англии и России…// Морской Сборник. 1878. № 5. С. 138.

[710] Необходимо отметить, что некоторое время крейсер II ранга «Забияка» классифицировался в русском флоте как клипер.

командира русского корабля, капитан-лейтенанта Л.Н. Ломена, позволяет сделать вывод, что это происшествие было не случайностью, а заранее спланированной диверсией, вызванной желанием Англии нейтрализовать наиболее опасного противника[711]. К этому же выводу приходит и современный историк Н.А. Пахомов[712].

Угроза войны с Англией во время Восточного кризиса 1875 – 1877 гг. и Русско-Турецкой войны 1877 – 1878 гг. стимулировала появление новых проектов крейсерской войны. Это обстоятельство доказало, что крейсера по-прежнему оценивались современниками как одно из эффективных средств сдерживания противника.

Одной из главных составляющих морской политики, привлекавшей внимание русских военно-морских кругов, была теория крейсерской войны. Необходимо отметить, что первоначально не существовало такого типа кораблей как крейсер. Этим термином современники называли любой корабль, чьим предназначением было уничтожение торговли. Кроме того, как показало изучение источников, в это время синонимичными понятиями термина «крейсер» были слова «капер», «приватир» и «корсар». Первые прототипы настоящих кораблей крейсерского класса стали появляться только в первой половине 1860-х гг.

В рассматриваемый период в Российской империи был создан крейсерский флот, состоящий из винтовых кораблей следующих типов: фрегатов, корветов и клиперов. Если первый оценивался всеми весьма положительно, то последние два – очень неоднозначно.

Необходимо отметить, что в конце 1850-1870-х гг. еще не было выработано единой концепции крейсерской войны. На протяжении всего указанного периода крейсера оценивались моряками и близкими им кругами как один из наступательных инструментов морской политики России,

---

[711] Клипер «Забияка». Извлечение из рапорта командира, капитан-лейтенанта Л.Н. Ломена. // Морской Сборник. 1879. № 8. Морская хроника. Известия о плавании наших судов за границей. С. 18 - 21.
[712] *Пахомов Н.А.* Крейсер II ранга «Забияка»… С. 18.

способный оказывать политическое давление на потенциальных противников, в том числе на Англию. По имеющейся у нас информации, большое влияние на развитие этой доктрины оказали события Гражданской войны в Америке (прежде всего, действия рейдеров Конфедерации Южных Штатов, в т.ч. «Самтера» и «Алабамы») и т.н. «Американская экспедиция русского флота 1863 г.». Согласно рассмотренным источникам, крейсерская война изначально интересовала более широкий круг представителей военно-морского сообщества и близких к нему слоев общественности, чем другие проблемы морской политики. Среди них: военные (граф П.И. Кутайсов), моряки (капитан-лейтенант Н.М. Баранов), дипломаты (граф Н.П. Игнатьев), представители интеллигенции (А.Д. Градовский, К.А. Скальковский), купечества (А.А. Пороховщиков).

Глава 4. Развитие теории крейсерской войны в 1880-х – середине 1890-х гг. в представлении военно-морских кругов.

Совещание 21 августа 1881 г. уделило задачам крейсерской войны достаточно много места. В его «Заключении» указывалось, что «для ограждения… общих политических и торговых интересов России, необходимо располагать в водах Тихого океана достаточным количеством крейсеров, которые могли бы, в случае столкновения с Европейскими державами, серьезно угрожать их торговле, нападая на их коммерческие суда, склады и колонии»[713]. Дополнительным подтверждением этого может служить тот факт, что четыре из пяти заседаний особой комиссии «для обсуждения вопроса о будущем составе флота», созванной вскоре после окончания работы Совещания 21 августа, было посвящено действиям крейсеров[714]. Тем не менее, это не дает нам право утверждать, что новая программа «была ориентирована на строительство крейсеров как главного средства ведения морской войны»[715]. Ошибочность этого тезиса становится очевидной, если принять во внимание тот факт, что бóльшая часть кораблей, заложенных после 1881 г., представляла собой мореходные броненосцы. Кроме того, следует учитывать влияние египетских событий 1882 г., которые вынудили увеличить количество броненосцев, предполагавшихся к постройке, за счет уменьшения числа крейсеров[716].

Тем не менее, мы должны признать, что крейсера, согласно положениям, вошедшим в «Заключение», рассматривались высшими военно-морскими кругами России как единственное сильное средство для нанесения существенного вреда торговым интересам потенциального противника[717]. Учитывая это, представляется необходимым рассмотреть, как оценивалось

---

[713] ГА РФ. Ф. 681. Оп. 1. Д. 8. Л. 2 - 3об.
[714] *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX века… С. 78.
[715] *Глебов А.П.* Кораблестроители Кутейниковы и развитие российского флота во второй половине XIX - начале XX веков. Автореф. дисс. …канд. ист. наук. М., 2003. С. 9.
[716] *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX века… С. 106.
[717] *Крестьянинов В.Я* Крейсера Российского Императорского флота… С. 99.

современниками развитие русских кораблей крейсерского класса в два последних десятилетия XIX в.

1. Эволюция класса русского океанского крейсера и оценка его военно-морскими кругами.

На рубеже 70-80-х гг. XIX в. среди русских военно-морских кругов появилось понимание того, что прежние типы кораблей крейсерского класса Российского Императорского флота не удовлетворяют требованиям времени. Вот что писал об этом один из современников, инженер-механик А.Т. Беляев. Согласно его мнению, уже давно ощущалась потребность «в создании такого типа океанского крейсера, который, обладая большой скоростью хода под парами и хорошими парусными качествами, при возможно сильной артиллерии и большом запасе топлива, имел бы в боевом отношении существенное преимущество над всяким неприятельским неброненосным военным судном, не говоря о коммерческих…»[718].

По нашему мнению, этим критериям больше всего соответствовал тип полуброненосных фрегатов. Проследим, как современники оценивали эволюцию этого класса кораблей. Первыми представителями этого класса являются крейсера «Генерал-Адмирал» (второй) (рис.52) и «Герцог Эдинбургский»[719] (рис. 53), которые были задуманы и заложены еще до начала Русско-турецкой войны 1877 – 1878 гг., вошли в строй во время нее, а их активная служба пришлась на 1880-е гг. Некоторые из представителей русских военно-морских кругов встретили эти корабли весьма скептически. Сразу же после спуска фрегата «Герцог Эдинбургский» среди морских офицеров пошли слухи, что данный фрегат «требует капитальных исправлений в броневой своей обшивке, которая не только сама по себе не

[718] *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроения в России в период от 1863 года и броненосного фрегата крейсера «Владимир Мономах». СПб., 1885. С. 29.
[719] Изначально был назван в честь благоверного князя Александра Невского. Переименовал в связи с тем, что на церемонии закладки присутствовал герцог Эдинбургский.

прочна качеством, но, сверх того, сделана, что называется на скорую руку»[720]. В свою очередь, некоторые морские офицеры отмечали, что раз оба судна этой серии «не испытывались, то неизвестно, прочно или нет они выстроены для ношения в море своих тяжестей»[721]. Как нам кажется, подобное скептическое отношение обуславливалось общим недоверием военно-морской общественности к автору создания их концепции адмиралу А.А. Попову, а не действительными качествами этих кораблей.

Одним из немногих, кто положительно отзывался об этих крейсерах, был инженер-механик А.Т. Беляев. Он отмечал, что в этих кораблях впервые «удалось осуществить идею броненосных крейсеров с броневым поясом по ватерлинии»[722]. В свою очередь лейтенант Л.Б. Кербер называет полуброненосные фрегаты уникальным типом боевых судов, «соединяющим в себе все достоинства крейсера с преимуществами броненосца»[723]. В историографии тип полуброненосных фрегатов оценивается весьма положительно: эти корабли «представляли собой действительно полноценные океанские крейсера…»[724]. Советский историк С.П. Моисеев прямо называл «Генерал-Адмирал» и «Герцог Эдинбургский» «первыми в мире броненосными крейсерами»[725].

В свою очередь, зарубежное морское сообщество отнеслось к новым русским крейсерам с пристальным вниманием. Так Э. Рид, видный британский кораблестроитель второй половины XIX в., писал, что эти корабли не имеют в британском флоте ни одного аналога, соединяя в себе большую скорость и достаточную броню[726]. Он отмечал, что единственный их соперник в английском флоте - это крейсер «Инконстант»[727] (рис. 54).

---

[720] ГА РФ. Ф. 109. Оп. 3а. (СА) Д. 480. Л. 1.
[721] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 431. Л. 9об. См. также Л. 5об.
[722] *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроения в России… С. 32, 33.
[723] *Кербер Л.Б.* Постепенное развитие боевых судов. Изменение характера бронирования, вызванные увеличением калибра средней артиллерии. СПб., 1903. С. 18.
[724] *Ненахов Ю.Ю.* Энциклопедия крейсеров. Минск, 2006. С. 115. См. также: История отечественного судостроения. Том 2. СПб., 1996. С. 96.
[725] *Моисеев С.П.* Список кораблей Русского парового и броненосного флота (с 1928 по 1917). М., 1948. С. 21.
[726] *Z.* Английское мнение о русском флоте. // Вестник Европы. 1872. № 9. С. 420.
[727] «Inconstant» - первый в мире полноценный океанский крейсер, построен в противовес американским кораблям типа «Wampanoag». К моменту ввода в строй, т.е. на 1869 г., был самым быстроходным кораблем

Более того, если броненосцы Великобритании и несут более тяжелое артиллерийское вооружение, то у них явно не хватило бы скорости догнать русские фрегаты[728].

Офицер Российского Императорского флота Ю.В. Арсеньев вспоминал, что фрегат[729], на котором он служил, придя в Киль, оказался в центре внимания: «Фрегат наш видимо интересует здешних военных моряков. Посетившие нас морские офицеры с особенным интересом осматривали фрегатскую машину, которая приводила их в восторг. Также старались рассмотреть подробнее наше вооружение. По всему заметно, что все русское теперь составляет особенно интересный предмет для изучения в военных сферах». Более того, определенный интерес к русскому крейсеру проявил принц Генрих Прусский, только недавно вернувшийся из кругосветного плавания на немецком фрегате «Принц Адальберт»[730].

Продолжением удачной серии крейсеров стала постройка двух полуброненосных фрегатов «Владимир Мономах» (рис. 55) и «Дмитрий Донской» (рис. 56). А.Т. Беляев прямо указывал, что «“*Владимир Мономах*” был выработан из типа наших последних броненосных крейсеров[731] через ряд различных усовершенствований, как по корпусу, так и по механизму судна». Это позволило характеризовать его так: «мы уже имеем право с гордостью сказать, что мы достигли полного успеха во вновь созданном броненосном фрегате-крейсере «*Владимир Мономах*»… Этот успех вдвойне отраден: наш флот приобрел выдающееся боевое судно…»[732]. В свою очередь, публицист и

в мире. См.: Крытые броней крейсера. // Морской Сборник. 1884. № 9. Морская хроника. С. 2; *Ненахов Ю. Ю.* Энциклопедия крейсеров. 1860 – 1910. Минск, 2006. С. 25.

[728] *Z.* Английское мнение о русском флоте… С. 420.

[729] На наш взгляд, здесь идет речь либо о «Генерал-Адмирале», либо о «Герцоге Эдинбургском», поскольку на 1882 году в русском флоте, кроме этих двух кораблей, не было кораблей класса фрегат, которые могли бы вызывать такой ажиотаж.

[730] *Арсеньев Ю.В.* От Ревеля до Алжира. Из дневника морского офицера. // Русский Вестник. 1882. № 10. С. 831.

[731] Здесь имеются в виду полуброненосные фрегаты «Генерал-Адмирал» и «Герцог Эдинбургский». Необходимо отметить, что официально класс «броненосных крейсеров» был веден в русском флоте по новой классификации, Высочайше утвержденной 1 февраля 1892 г. См.: Военно-морские флоты и морская справочная книжка на 1892…С. 21.

[732] *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроения в России… С. 34, 35. *Курсив А.Т. Беляева.*

общественный деятель капитан-лейтенант А.Е. Конкевич называл этот корабль «нашим самым сильным и быстроходным крейсером»[733].

Одним из главных достижений Балтийского завода, на котором был построен фрегат «Владимир Мономах», была его 17-ти узловая скорость. По словам инженера-механика А.Т. Беляева, «до сих пор ни одна держава не может похвалиться, что она достигла такого блистательного результата относительно хода броненосного судна»[734]. Необходимо пояснить этот момент. Достижение бóльшей скорости, чем та, которую могли развивать суда противника, считалось одним из важнейших факторов в морском бою. Понимание этого было характерно для многих представителей военно-морских кругов[735]. С нашей точки зрения, наиболее аргументировано этот тезис излагается у А.Т. Беляева: «Для военного судна это имеет громадное значение помимо его боевой силы. *Такое судно должно царствовать на морях и быть опасным неприятелю*. Оно имеет возможность наносить вред, отбиваться и уйти от сильной и значительной погони за ним, при столкновении с неприятельскими судами»[736].

Необходимо отметить, что представителями русских военно-морских кругов класс полуброненосных фрегатов оценивался в целом положительно. Так, по словам русского морского историка П.И. Белавенца, их общей особенностью было то, что «их артиллерия и броня давали возможность успешно сражаться не только с неброненосными судами иностранных флотов, но даже и с броненосцами, построенными до 70 гг.»[737]. Аналогичное мнение о превосходстве этих кораблей имел и вице-адмирал Н.М. Чихачев. Он указывал, что они «…весьма полезны и по степени своей неуязвимости превосходят 144 неброненосцев - крейсеров Англии [так в тексте – В.Б.], а

---

[733] *Беломор А.Е.* Из Русско-японской войны. (Крейсерская деятельность). СПб., 1909. С. 7.
[734] *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроения в России… С. 35.
[735] См., напр.: Боевое значение поповок. // Голос, Декабрь 1874 г. Цит. по: Поповка. Сборник статей о круглых судах. СПб., 1875. С. 112, 113; *Бубнов М.П.* Организация будущего флота. // Морской Сборник. 1897. № 7. С. 19; *Мэй Х. Дж.* Обсуждение вопросов по морской тактике. Перевел капитан 2 ранга И. Бострем. // Морской Сборник. 1897. № 6. С. 28.
[736] *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроения в России… С. 45. *Курсив А.Т. Беляева*.
[737] *Белавенец П.И.* Нужен ли флот России и значение его в истории России…С. 231.

потому будут иметь над ними в одиночном бою громадные преимущества»[738].

С другой стороны, нельзя было не учитывать и недостатки этого типа крейсеров. Н.М. Чихачев приводил внушительный их список: они имели «малую вместительность топлива», слабую артиллерию и «чрезмерно многочисленный экипаж», который сделает «затруднительным снабжение продовольствием и будет ставить эти суда во время войны в зависимость от случайности находить топливо и сухари». В свою очередь, адмирал И.А. Шестаков не признавал за этими кораблями никаких достоинств, которые соответствовали бы их стоимости. Более того, согласно его мнению, они имели неудачное расположение артиллерийских орудий[739].

Следующим кораблем по хронологии кораблем, который можно условно отнести к фрегатскому классу, являлся броненосный крейсер «Адмирал Нахимов» (рис. 57), разработанный на основе британских кораблей типа «Имперьюс» (рис. 58)[740]. Необходимо отметить, что этот корабль был первым, заложенным в соответствии с программой 1882 г.[741] Вступивши в строй в 1887 г., уже в начале октября 1888 г. «Адмирал Нахимов» пришел во французский порт Шербур, где, согласно рапорту командира, «был предметом общего внимания»[742]. Более того, «в этом радушном приеме и в выражениях своих симпатий России все население города принимало полное и живейшее участие…»[743]. Надо сказать, что крейсер «Адмирал Нахимов» имел прекрасное качество постройки. Об этом косвенно говорит следующий факт: в январе 1895 г. он показал наибольшую скорость на соревнованиях между крейсерами Тихоокеанской эскадры[744].

---

[738] РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4103. Л. 88, 88об.
[739] Там же. Л. 88об., 116, 116об.
[740] *Арбузов В.В.* Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов». СПб, 2000. С. 1; *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов… С. 104.
[741] *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов… С. 143. Подробнее о закладке, строительстве и спуске крейсера «Адмирал Нахимов» см.: Закладка стального минного крейсера «Лейтенант Ильин» и спуск броненосного крейсера 1 ранга «Адмирал Нахимов». // Морской Сборник. 1885. № 11. Официальная часть. С. 16 – 17; *Ненахов Ю.Ю.* Энциклопедия крейсеров… С. 121.
[742] Цит. по: *Арбузов В.В.* Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов». СПб., 2000. С. 21.
[743] Там же.
[744] *Арбузов В.В.* Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов». СПб., 2000. С. 66, 67.

Однако этот корабль имел существенный изъян, сказавшийся позднее: недостаточную площадь бронирования[745].

Последним в череде фрегатов русского флота было суждено стать крейсеру «Память Азова» (рис. 59). Современники видели в его названии указание на преемственность традиций в русском флоте, вспоминая героя Наваринского сражения, легендарный «Азов»[746]. К сожалению, у нас есть только косвенные свидетельства относительно качеств «правнука героя Наварина»[747] - «одного из самых больших наших блиндированных океанских крейсеров»[748]. Прежде всего, мы имеем свидетельство его командира капитана 1 ранга Г.П. Чухнина: во время празднования 400-летия открытия Америки при переходе международной эскадры в Кадис вверенный ему корабль пришел одним из первых в назначенное место[749]. Затем лорд Адмиралтейства Брассей прямо указывал, что «Память Азова» превосходит английские суда аналогичного класса[750]. Учитывая, что скорость являлась одним из главных качеств крейсера, можно предположить, что в случае войны последний полуброненосный фрегат русского флота мог бы стать достойным преемником славного прадеда.

В эпоху 1880-х гг. в России строились не только фрегаты, но и корветы. Представителями этого типа, построенными после большого перерыва, стали «Витязь» (второй)[751] и «Рында» (рис. 60). По словам русского и советского кораблестроителя А.Н. Крылова, эти крейсера стали «первыми нашими судами, построенными не из железа, а из судостроительной стали»[752].

---

[745] *Ненахов Ю.Ю.* Энциклопедия крейсеров… С. 121.

[746] *Батюшков.* Корабли «Азов» и «Память Азова». Кронштадт, 1901. С. 9; *Петров 12-й А.В.* Корабль «Азов» в Наваринском сражении: к спуску броненосного крейсера «Память Азова». СПб., 1887. С. 9.

[747] *Батюшков.* Корабли «Азов» и «Память Азова»… С. 9.

[748] *Мец Ф.М.* Новый русский крейсер. // Русское Судоходство. 1887. № 6/7 (18/19). С. 15.

[749] Крейсер «Память Азова». Извлечения из рапорта командира крейсера капитана 1 ранга Г.П. Чухнина. // Морской Сборник. 1892. № 12. Известия о плавании наших судов за границей. С. 3.

[750] *Э.* По поводу сравнений английского флота с соединенными флотами Франции и России. // Морской Сборник. 1895. № 8. С. 7.

[751] «Витязь» вошел в историю тем, что, определенный в Тихоокеанскую эскадру, производил под командованием капитана 1 ранга С.О. Макарова гидрографические работы и поиск портов, пригодных для базирования военных кораблей.

[752] *Крылов А.Н.* Мои воспоминания… С. 70. Необходимо отметить, что первым в мире стальным кораблем стал чилийский крейсер «Альмиранте Браун». Об этом корабле подробнее см.: Броненосный корвет *Almirante Braun.* // Морской Сборник. 1881 № 6. Морская хроника. С. 22 – 28.

Использование для постройки этих кораблей нового материала, способствовало тому, что они имели хорошие ходовые качества. Командир крейсера «Генерал-Адмирал», капитан 1 ранга П.А. Безобразов отмечал в своем рапорте, что вверенный ему корабль одновременно с корветом «Рында» ушел с рейда острова Св. Фомы, однако, когда «Генерал-Адмирал», отойдя от суши, поднял паруса, то «Рында» был виден уже далеко впереди в 10 милях. На следующий день корвета уже не было видно на горизонте[753].

Тем не менее, несмотря на внедрение передовой для тех времен технологии, эти два корабля, согласно мнению современника, довольно быстро устарели[754]. На наш взгляд, это было связано, прежде всего, со слабым бронированием: с помощью бронированной палубы защищены были только котлы и машина[755]. Подобная система расположения брони для конца XIX в. была уже слишком архаичной.

Критиковалось и вооружение этих крейсеров. Так, по мнению капитана 2-го ранга Остолопова, командира клипера «Крейсер», артиллерийское вооружение наших корветов было слишком слабым по сравнению с новейшими иностранными крейсерами. Он указывал в качестве примера на французский корвет «Магон»[756]. По нашему мнению, подобный взгляд неверен. Если сравнить артиллерию обоих кораблей, то выяснится, что французский крейсер[757] обладал более многочисленной, но меньшей по калибру артиллерией, чем русский корабль[758]. Нам представляется, что

---

[753] Крейсер «Генерал-Адмирал». Извлечение из рапортов командира, капитана 1 ранга П.А. Безобразова. // Морской Сборник. 1893. № 8. Известия о плавании наших судов за границей. С. 7.

[754] *Штенгер А.* О боевом значении артиллерии. // Морской Сборник. 1897. № 12. С. 40

[755] Подобное бронирование было и на прототипе русских корветов типа «Витязь» - бронепалубном крейсере «Каллиоп». Подробнее см.: *Ненахов Ю.Ю.* Энциклопедия крейсеров… С. 125. О британском аналоге русских корветов типа см.: Корвет *Calliope.* // Морской Сборник. 1882. № 10. Морская хроника. С. 95 – 97; *Мордовин П.А.* Английский неброненосный флот. СПб., 1881. С. 91 – 100.

[756] Клипер «Крейсер». Извлечение из рапортов командира, капитана 2 ранга Остолопова. // Морской Сборник. 1884. № 11. Известия о плавании наших судов за границей. С. 23.

[757] Французский крейсер «Магон» имел на вооружении 15х138-мм орудий и 6х37-мм митральез. См.: *Ненахов Ю.Ю.* Энциклопедия крейсеров… С. 43.

[758] Корветы «Витязь» и «Рында» несли 10х152-мм и 4х87-мм орудий и 8х37-мм митральез. См.: *Ненахов Ю.Ю.* Энциклопедия крейсеров… С. 124.

русский корабль, имея орудия большего калибра, должен был иметь преимущество в бою с французским корветом[759].

Корабли типа «Витязь» стали последними винтовыми корветами Российского флота[760]. Необходимо отметить, что их нишу впоследствии заняли бронепалубные крейсера. Первым таким кораблем русского флота стал крейсер 1 ранга «Адмирал Корнилов»[761] (рис. 61). По замыслу конструкторов, он должен был иметь «высокую скорость и большую дальность плавания при максимальном облегчении корпуса и защите жизненных частей с помощью одной лишь броневой палубы»[762]. Для достижения поставленной задачи в жертву была принесена непотопляемость[763]. Этот факт рассматривался современниками как один из недостатков корабля[764]. Положительным моментом было то, что он на момент вступления в строй являлся самым быстроходным и «для своего водоизмещения самым сильным кораблем»[765]. Ему было суждено стать «образцом скоростного бронепалубного океанского рейдера»[766].

Перейдем к последнему типу крейсеров – винтовым клиперам. Представителями этого класса в 1880-х гг. являлись корабли типа «Крейсер» (рис. 62, 63). Их история началась еще в начале 1870-х гг., когда перед кораблестроителями была поставлена цель: построить быстроходные океанские крейсера. Первые четыре единицы серии («Крейсер», «Джигит», «Разбойник» и «Стрелок») имели для удовлетворения задач океанского крейсерства железные корпуса с деревянной обшивкой подводной части. Одновременно, по тем же чертежам, было заложено еще 4 однотипных

---

[759] В этом случае, одним из главных факторов будет не число стволов, а вес снаряда.
[760] Более подробно о корветах «Витязь» и «Рында» см.: *Несоленый С.В.* Корветы «Витязь» и «Рында». СПб., 2011.
[761] Подробно историю заказа, постройки и службы корабля см.: *Мельников Р.М.* Крейсер 1 ранга «Адмирал Корнилов». Самара, 2007.
[762] *Крестьянинов В.Я.* Крейсера Российского Императорского флота… С. 110.
[763] *Мельников Р.М.* Крейсер 1 ранга «Адмирал Корнилов»… Приложение. № 3. С. 91. См. также: *Крестьянинов В.Я.* Крейсера Российского Императорского флота… С. 110.
[764] *Белли В.А.* В Российском Императорском флоте. Воспоминания. СПб., 2005. С. 60; *Штенгер А.*. О боевом значении артиллерии… С. 40.
[765] *Мельников Р.М.* Крейсер 1 ранга «Адмирал Корнилов». Приложение № 3. С. 91.
[766] *Катаев В.И.* Крейсерские операции Российского флота. М., 2009. С. 11. Здесь В.И. Катаев имеет в виду бронепалубные крейсера «Светлана» и «Варяг», а также серию кораблей типа «Богатырь».

клипера («Наездник», «Пластун», «Вестник», «Опричник»), однако они строились по композитной системе – из железа, стали и дерева. Одним из инициаторов введения композитной системы был А.А. Попов[767]. Инженер-механик А.Т. Беляев считал, что основным преимуществом новой конструктивной системы должна была стать экономия при постройке. Кроме того, при одинаковых размерах и форме, вес композитного корпуса должен был быть меньше, чем у железного, что должно было позволить брать больше топлива, провизии и воды[768].

Надежды на преимущества подобной конструкции не оправдались. Русский военно-морской теоретик контр-адмирал Н.М. Чихачев указывал, что после пяти – шести дней погони новые русские крейсера останутся без угля[769]. Это мнение было подтверждено и на практике: архангельский губернатор А.П. Энгельгардт отмечал, что клипер «Вестник», на котором он совершал путешествие, имел запас угля не более чем на 10 дней, что было связано с неэкономичностью его силовой установки[770].

Эта серия кораблей оценивалась современниками, как правило, весьма неоднозначно. Так автор записки «О задачах Морского ведомства…» отмечал, что клипер «Крейсер» «не показал себя с хорошей стороны и вообще по размерам своим не может быть отличным ходоком»[771]. Ему вторил Е.И. Аренс, называя этот корабль «настоящим enfant terrible», который «придя… кое-как в Средиземное море» постоянно исправлялся и вынудил адмирала Г.И. Бутакова отослать его в Филадельфию для ремонта[772]. Здесь

---

[767] Композитная система корпуса была впервые применена французским инженером Арманом еще в 1850-м году: *Гозé А.* Руководство по кораблестроению. Из лекций, читанных в Институте морских инженеров в Париже. Перевел лейтенант С.П. Дюшен. СПб., 1890-1891. В 2-х томах. Том 1. С. 235 – 241. О винтовых клиперах типа «Крейсер» смотри: *Давыдов Ю.В.* Океанские мили клипера «Крейсер». // Гангут. Вып. 77. СПб., 2013. С. 102 – 118; *Ликин Ю.А.* Винтовые клипера типа «Крейсер». // Морская Коллекция. 2006. № 3. (84). С. 1 – 32.
[768] *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроения в России… С. 19, 20.
[769] РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4103. Л. 87.
[770] Печорский край и Новая Земля (Очерк путешествия архангельского губернатора, Александра Платоновича Энгельгардта). // Русское Судоходство. 1896. № 6. (172). С. 24.
[771] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 431. Л. 9об.
[772] *Аренс Е.И.* Роль флота в войну 1877 – 1878 гг. СПб., 1903. С. 15.

необходимо отметить, что проблемы с силовой установкой были для этого крейсера врожденными[773].

Наиболее подробную критическую оценку новых русских клиперов представил контр-адмирал Н.М. Чихачев. Прежде всего, он указывал, что они по своему небольшому водоизмещению, слабому вооружению и малой скорости «представляют собой мельчайший тип крейсеров, по сравнению с крейсерами других держав…». В связи с этим, они «не могут выдержать одиночного боя ни с одним из иностранных крейсеров, с уверенностью на успех, так как они, оказывается, в два – три раза и даже в пять раз слабее иностранных военных крейсеров». Более того, эта серия кораблей имела слабую боевую живучесть, так что ее представители подвергались «риску от одного выстрела сделаться не способным к бою». Учитывая это, при вооружении всех коммерческих пароходов, что является обязательной мерой после начала военных действий, они будут встречать в них «врагов более сильных, чем они сами». В виду этого, клипера должны будут ограничиться действиями против парусных судов, число которых каждый год уменьшается, кроме того парусные суда имеют малую ценность и перевозят малоценные грузы и их потеря, таким образом, «не может быть чувствительной для неприятеля, по сравнению с общими затратами на войну»[774].

Рядом с этими негативными оценками особняком стоит мнение главного командира Плимутского порта адмирала Х. Стюарта, который после осмотра клипера «Крейсер» отозвался о нем с большой похвалой[775].

Несмотря на такие отрицательные оценки, именно этим кораблям, построенным полностью на отечественных верфях, было суждено сыграть значительную роль и в становлении отечественного парового судостроения,

---

[773] *Давыдов Ю.В.* Океанские мили клипера «Крейсер»… С. 103, 105.
[774] РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4103. Л. 86об. – 88.
[775] Клипер «Крейсер». Извлечение из рапортов командира, капитана 2 ранга Остолопова… С. 25.

и в освоении дальневосточных рубежей России, с чем согласны и современные исследователи[776].

Необходимо отметить, что русские корветы и клипера к концу XIX в. не удовлетворяли требованиям, предъявляемым к кораблям крейсерского класса. Таким образом, мы должны согласиться с точкой зрения лейтенанта А. Штенгера, который отмечал, что в числе крейсеров II ранга[777] в русском флоте «числятся только старые типы, с незначительной скоростью»[778].

На рубеже веков в русских военно-морских кругах было распространено мнение, что Российский флот, несмотря на усиленное строительство крейсеров различных рангов, не обладает кораблями, необходимыми для борьбы с Англией[779]. Это возможно и соответствовало действительности, однако, русские крейсера своим появлением вызвали озабоченность нашего потенциального противника и заставили его тратить средства на укрепление своего флота: «Зорко следя за развитием и усовершенствованием наших крейсерских типов, - писал А.Т. Беляев, - Англия строила у себя однородные типы крейсеров с поясной броней, но с таким расчетом, чтобы ее крейсеры в боевом отношении были сильнее наших и при защите более толстой броней обладали более сильной артиллерией»[780].

Анализ различных сведений позволяет нам сделать вывод, что наибольшее впечатление на современников произвели наши полуброненосные фрегаты. Еще во время испытаний первых кораблей этой серии[781] в Англии было построено три подобных «полуброненосца», при составлении чертежей которых «английское адмиралтейство старалось выполнить все характеристические особенности наших броненосных

---

[776] *Ликин Ю.А.*. Винтовые клипера типа «Крейсер»... С. 12.
[777] Крейсерами 2-го ранга в русском флоте называли корветы и клипера. Позже сюда стали относить бронепалубные крейсера и вооруженные коммерческие пароходы, предназначенные для крейсерских действий.
[778] *Штенгер А.* О боевом значении артиллерии… С. 40.
[779] См. напр.: записка «О крейсерах» Великого князя Александра Михайловича. // ГА РФ. Ф. 601. Оп. 1. Д. 435. Л. 10; записка Ломена, представленная генерал-адмиралу Великому князю Алексею Александровичу в 1899 году о задачах русского военного флота… Л. 3об.
[780] *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроения в России… С. 32.
[781] Здесь имеются в виду «Генерал-Адмирал» (второй) и «Герцог Эдинбургский».

крейсеров»[782]. Нам кажется, что здесь определенную роль могла сыграть оценка российских фрегатов Э. Дж. Ридом. Первым из британцев, при создании которого в расчет брались русские полуброненосные фрегаты, стал крейсер «Шэннон» (рис. 64). Он был заложен еще до того, как стали известны точные данные русских кораблей, и поэтому оказался неудачным. Несмотря на более толстую броню и сильную артиллерию, чем у русских аналогов, он показал на испытаниях слишком небольшую скорость и тем самым при встрече с нашими крейсерами, «не мог бы командовать боем», таково было мнение А.Т. Беляева[783]. В историографии этот корабль оценивался устойчиво отрицательно как британскими, так и русскими специалистами по истории флота[784].

Линию «Шэннона» продолжили крейсера «Нельсон» и «Нортхемптон» (рис. 65), построенные специально для противодействия русским фрегатам. Они имели увеличенное водоизмещение и, как отмечали некоторые современники, проигрывали своим соперникам из-за своей малой скорости[785]. Однако, существовала и другая точка зрения. Так, согласно «Записке без подписи о задачах Морского ведомства и о типе судов для русского флота», это был «лучший современный тип, которого нам следует придерживаться…»[786]. Также и «Морской сборник» отмечал, что «Нортхемптон» «представляет собой специальный тип военного судна и… обладает всеми качествами первоклассного крейсера при великолепной защищенности всех важных частей своего корпуса…»[787].

Серию британских бронированных крейсеров продолжили «Имперьюс» и «Уорспайт». У этой пары сохранились все недостатки

---

[782] *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроения в России… С. 32.
[783] Там же.
[784] *Ненахов Ю.Ю.* Энциклопедия крейсеров… С. 91 - 93; *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть II. Время проб и ошибок. СПб., 2002. С. 92 – 97.
[785] *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроения в России… С. 33; Отголоски морского смотра в Спитхеде. // Морской Сборник. 1897. № 8. Морская хроника. С. 9.
[786] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 431. Л. 11, 11об.
[787] Броненосный крейсер *Northampton.* // Морской Сборник. 1880. № 1. Морская хроника. С. 37.

предыдущих кораблей: нехватка скорости и слабая броневая защита[788]. Английский морской историк О. Паркс указывал, что, несмотря на сильную артиллерию, «по другим составляющим проекта, они могут твердо быть отнесены к разряду “паршивых овец” викторианского броненосного флота…»[789]. Череда неудач вынудила британского адмирала Дж. Коммерела, выступая в Парламенте, признать, что попытка создать хороший аналог русских полуброненосных фрегатов потерпела фиаско. Он характеризовал первые бронированные британские крейсера как «практически полный провал идеи современного корабля, неудачно спроектированные, плохо построенные и абсолютно опасные»[790]. В историографии считается, что одной из главных причин подобной неудачи была хроническая болезнь практически всего мирового кораблестроения - огромная строительная перегрузка[791]. Все это привело к тому, что уже в самом конце XIX в., «Морской Сборник» отмечал, что «в броненосных крейсерах Англия гораздо слабее своих противников»[792].

Необходимо отметить, что России одной из первых удалось создать океанские броненосные крейсера, которые были реальной угрозой для британских кораблей, имевших защиту, состоявшую только из угольных бункеров и предназначенных для охраны морской торговли[793]. Наиболее ценным является признание англичанами приоритета России в создании кораблей этого типа. Газета «Таймс» прямо указывала, что «адмиралу Попову и русским морским начальникам принадлежит честь первого практического шага в этом направлении»[794]. Аналогичное мнение имел и лорд Английского Адмиралтейства сэр Т. Брассей: «наиболее оригинальный

---

[788] Спуск на воду полуброненосного фрегата «Владимир Мономах». // Морской Сборник. 1882. № 11. Морская хроника. С. 16, 17.
[789] *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть III. Тараны и орудия-монстры. СПб., 2004. С. 93.
[790] Цит. по: *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть III… С. 93.
[791] *Ненахов Ю.Ю.* Энциклопедия крейсеров… С. 96; *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть III… С. 93, 94.
[792] Состояние английского флота. // Морской Сборник. 1884. № 12. Морская хроника. С. 38; *Э.* По поводу сравнений английского флота с соединенными флотами Франции и России. // Морской Сборник. 1895. № 8. С. 20.
[793] *Кербер Л.Б.* Постепенное развитие боевых судов… С. 18, 19; *Солодков Н.* Идеи крейсерской войны на фоне русского судостроения. // Часовой. 1958. № 380. С. 11.
[794] Крытые броней крейсера… С. 3.

проект и наиболее заметное отступление от обыкновенных типов военных судов можно найти в русском флоте, в котором поясные крейсера появились впервые. Русское морское ведомство было пионером в усилиях по части разрешения вопроса о броненосных крейсерах, в которых большая скорость соединена с существенным условием действительной броневой защиты… броня… достаточно толста, чтобы оказать сопротивление вооруженным судам…»[795].

Знакомясь с подобной оценкой, невольно соглашаешься с П.А. Мордовиным: «при обсуждении вечно тревожного для англичан вопроса: *о соответствии военно-морских сил Великобритании для всех потребностей защиты ее морской торговли и многочисленных колоний*, - постоянно получается отрицательный ответ, как бы для подлития масла в огонь, со стороны наиболее компетентных и авторитетных у них знатоков военно-морского дела»[796]. В связи с таким состоянием дел, в Британском Адмиралтействе активно разрабатывали планы противодействия русским броненосным крейсерам. Более того, именно борьба с русскими «истребителями торговли» являлась одной из главных задач новых британских броненосцев 2 класса (рис. 66)[797].

Эволюция русских крейсеров в последние десятилетия XIX в. шла по нескольким направлениям. Во-первых, необходимо отметить разработку, впервые в истории кораблестроения, класса броненосного крейсера, при этом приоритет русских в создании этого типа корабля был подтвержден не только отечественными военно-морскими кругами, но и потенциальным противником России. Линия развития, начатая полуброненосными фрегатами и крейсерами 1-го ранга, была закончена появлением наиболее совершенных кораблей этого класса. Во-вторых, в этот период прекращается постройка винтовых корветов и клиперов, поскольку они, согласно оценке

---

[795] Цит. по: Спуск на воду полуброненосного фрегата «Владимир Мономах»… С. 14.
[796] *Мордовин П.А.* Исторические соприкосновения России и Северной Америки по военно-морским вопросам. //Морской Сборник. 1885. №10. С. 44. *Курсив П.А. Мордовина*.
[797] *Арбузов В.В.* Броненосцы типов «Центурион», «Ринаун» и «Трайомф»… С. 3.

современников, не отвечали требованиям, предъявляемым к кораблям крейсерского назначения.

2. Пути развития идеи крейсерской войны в 1880-х гг.

В начале второй половины XIX в. интерес к крейсерской войне в русских военно-морских кругах пробуждался эпизодически, в основном, когда осложнялись отношения с Англией и заходила речь о возможности войны с ней. Только к 1878 г., когда увлечение крейсерами стало массовым, в русском Морском министерстве было начато составление инструкций для их командиров на случай боевых действий. Таким образом, к началу правления Александра III был создан четкий план использования крейсеров.

Учитывая необходимость удовлетворения политических интересов страны и потребность в практическом образовании офицеров и команд, Морское министерство признало необходимым составить четыре крейсерских отряда. В состав каждого из них должны были входить один корвет или фрегат и два клипера. Согласно этому плану, один из этих отрядов должен находиться в Тихом океане, второй – на Балтике на ремонте, два других – в пути: один на Дальний Восток, другой – в Кронштадт[798]. Несмотря на то, что отдельные элементы этого плана появились давно, он был четко сформулирован только к началу 1880-х гг., когда было построено достаточное количество кораблей.

Все это время интерес к крейсерской войне не угасал. Многие из представителей русских военно-морских кругов видели в этой доктрине одно из средств давления на потенциальных противников России: «только крейсерами мы можем иметь значение относительно Англии, угрожая ее торговле и колониям. Ими же мы можем влиять и на Германию, морская торговля которой постоянно усиливается»[799].

---

[798] ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 431. Л. 1об., 10, 11; *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроения в России… С. 16, 17.
[799] Там же. Л. 10об.

В 1880-х гг. одним из главных сторонников подобного применения крейсеров в России был капитан-лейтенант П.А. Мордовин. Он отмечал, что ставка на крейсерские действия является характерной не только для России: «большое внимание, обращенное в последнее время всеми морскими державами на сооружение военных крейсеров…, ясно указывает на сознанное ими огромное значение *крейсерской войны в океанах*…»[800]. Он также утверждал, что «*влияние и размеры крейсерской войны будут соизмеряться соответственно важности и обширности колониальных владений враждующих держав*…»[801]. Согласно его расчету самой уязвимой для крейсеров страной будет Великобритания; подобно своим предшественникам, он называет торговлю ахиллесовой пятой Англии. Более того, ссылаясь на английского военно-морского теоретика Ф. Коломба, он предсказывал, что даже потеря всей английской сухопутной армии не произведет для британского общества такой катастрофы, как если хотя бы одна из британских морских коммуникаций будет перерезана[802].

Другим сторонником крейсерской войны в Российском Императорском флоте был историк и публицист, генерал флота, ординарный профессор Николаевской морской академии по истории русского флота Е.И. Аренс. Он повторял, вслед за П.А. Мордовиным, что коммерческий флот – уязвимое место Великобритании и «вероятно всегда будет им, так как вряд ли даже такая богатая морская держава будет когда-либо в состоянии содержать достаточный для его охраны военный флот». Им была выработана цельная концепция на случай развязывания военных действий: «всякое военное судно обязано стремиться к нанесению врагу возможно большего вреда с наименьшим для себя ущербом. Это основная военная аксиома, применение которой к нашему положению определяло уже до некоторой степени и нашу будущую роль в предстоящей борьбе с первоклассной морской державой»[803].

---

[800] *Мордовин П.А.* Исторические соприкосновения России и Северной Америки… С. 32, 33. *Здесь и далее курсив П.А. Мордовина.*
[801] Там же. С. 45
[802] Там же. С. 47.
[803] *Аренс Е. [И]*. Из плавания на клипере «Стрелок» в 1883 – 1885 гг. // Русское Обозрение. 1890. № 9. С. 55.

Таким образом, согласно этому утверждению, одиночный крейсер должен был избегать боя с военными кораблями противника и сосредоточивать свои действия на истреблении его торговых судов.

Существовал и другой взгляд на роль крейсеров в морской войне. Капитан-лейтенант Н.М. Баранов разработал и обосновал стройную теорию использования кораблей крейсерского класса против броненосцев[804].

Последняя треть XIX в. – время большого разнообразия в подходах к крейсерской войне. Остановимся подробнее на одном из них. Речь идет об использовании быстроходных коммерческих пароходов в качестве крейсеров. Большие успехи в торговом судостроении во 2-й половине XIX в., выразившиеся в создании надежных судовых силовых установок, а также в увеличении скорости и размеров коммерческих судов, заставили военных моряков обратить на них внимание. В связи с этим великие морские державы давали субсидии пароходным обществам при условии, что они будут строить свои суда согласно требованиям, предъявляемым Морскими министерствами. Это было обычной практикой[805].

Круг возможного применения пассажирских лайнеров и грузовых судов наглядно представлен в докладе главного пайщика и управляющего пароходной компании Д. Керри, разработавшего систему предложений по использованию быстроходных коммерческих пароходов в военное время[806]. Согласно ей они могли быть использованы в качестве крейсеров различного назначения, посыльных судов, транспортов, канонерских лодок или «складочных магазинов разных запасов»[807]. Следует отметить, что применение коммерческих пароходов для военной цели, по его словам, не исключало «необходимости поддерживать в полной силе военный флот»[808].

---

[804] Подробнее о концепции Н.М. Баранова и попытках ее реализации см. в третьей главе.

[805] См., например: *А.М.* [Рецензия на книгу] «Всероссийская Промышленно-Художественная Выставка 1882 года в Москве и русский торговый флот». СПб., 1882. // Русский Вестник. 1882. № 11. Новости литературы. С. 461.

[806] Применение океанских пароходов к военным целям. // Морской Сборник. 1880 № 6. Морская хроника. С. 25 – 40.

[807] Там же. С. 27. См. также: О непригодности почтовых океанских пароходов для военных целей. // Морской Сборник. 1893. № 7. Морская хроника. С. 12.

[808] Применение океанских пароходов к военным целям... С. 30.

Стремление использовать «купцов» для крейсерской службы к началу 1880-х гг. стало весьма массовым явлением и было характерно даже для таких богатых стран, как Англия и США. Уже упоминавшийся нами Д. Керри выделял два типа крейсеров – «оборонительные» и «наступательные»: если первые из них должны использоваться для охраны собственной торговли, то вторые – «в роли вооруженных крейсеров для преследования неприятельских крейсеров»[809]. В свою очередь, бывший секретарь флота Соединенных Штатов Трэсей в письме сенатору Фраю писал: «трудно представить себе лучших истребителей морской торговли, чем *City of Paris* (рис. 67), вооруженный батарей скорострельных орудий. Этот пароход может ходить со скоростью более 21 узла… Ни одно военное судно не догонит его и ни одно коммерческое судно не уйдет от него. Флотилия таких крейсеров может стереть торговлю неприятеля с лица океана»[810].

В России этой проблемой занимался генерал-лейтенант В.И. Афонасьев, инженер-механик флота. Он отмечал, что не стоит использовать в качестве крейсеров пассажирские пароходы, поскольку они имеют неэкономичные силовые установки. Поэтому они «едва ли рискнут удалиться от ближайших угольных станций на расстояние свыше 2500 миль, так как в случае отступления они будут лишены возможности, за израсходованием угля, укрыться на станции». По его мнению, для крейсерских действий больше подходят коммерческие транспорты, некоторые из которых могут иметь большую дальность плавания, чем пассажирские лайнеры[811].

Рассмотрим теперь, какие требования предъявлялись военно-морскими кругами к коммерческим кораблям двойного назначения. Одним из самых главных свойств пароходов, имеющих крейсерское предназначение, должна была быть большая скорость. На это указывали многие представители

---

[809] Применение океанских пароходов к военным целям... С. 32.
[810] Цит. по: Вспомогательные крейсеры флотов американского и английского. // Морской Сборник. 1892. № 7. Морская хроника. С. 26.
[811] *Афонасьев В.И.* Пароходы-крейсеры. // Морской Сборник. 1894 № 4. С. 54, 55, 64, 71.

военно-морского сообщества[812]. К этой же группе необходимых характеристик можно отнести и хорошую поворотливость[813]. Другим, не менее важным требованием, была достаточная живучесть. Одними из главных средств реализации этого требования были: деление судна на водонепроницаемые переборки и использование второго дна[814]. Наиболее важные части корабля, включая паровые котлы и машины, должны были быть защищены угольными ямами[815]. Эта мера считалась настолько важной, что сенатор Фрай отмечал, как важнейший недостаток, отсутствие ее на английских пароходах «Теутоник» и «Маджестик»[816].

Следующей характерной чертой пароходов, приспособленных для крейсерской службы, были специальные подкрепления для установки артиллерийских орудий[817]. По мнению Керри, пушки должны иметь возможность спокойно вести огонь даже при большом волнении[818]. Кроме того, на вспомогательном крейсере должны быть «снарядные помещения, хорошо защищенные и устроенные в трюме, и…, как на военных судах, снабженные приспособлениями для их затопления»[819]. Одними из первых коммерческих кораблей, спроектированных согласно этим требованиям, стали лайнеры: английский «Теутоник» (рис. 68) и американские «Сити оф Парис» и «Сити оф Нью-Йорк»[820]. Однако все эти корабли были, прежде всего, пакетботами, предназначенными для перевозки людей и товаров.

Наиболее полно концепция кораблей двойного назначения была воплощена в России в крейсере Добровольного флота «Ярославль» (рис. 69).

---

[812] Вспомогательные крейсеры флотов американского и английского…С. 26; Применение океанских пароходов к военным целям… С. 28.
[813] О непригодности почтовых океанских пароходов для военных целей… С. 13.
[814] Вспомогательные крейсеры флотов американского и английского… С. 26; *К.* Приспособление торговых судов для военных целей. // Русское Судоходство. 1896. № 6 (172). Иностранные известия. С. 96; Новые пароходы-крейсеры для Северного Тихого Океана. // Морской Сборник. 1890. № 8. Морская Хроника. С. 46.
[815] *К.* Приспособление торговых судов для военных целей… С. 96. См. также: Применение океанских пароходов к военным целям... С. 28.
[816] Вспомогательные крейсеры флотов американского и английского… С. 27.
[817] Вспомогательные крейсеры флотов американского и английского… С. 26; Почтовый пароход-крейсер «Teutonic». // Морской Сборник. 1889. №. 3. Морская хроника. С. 43.
[818] Применение океанских пароходов к военным целям... С. 28.
[819] *К.* Приспособление торговых судов для военных целей… С. 96.
[820] Вспомогательные крейсеры флотов американского и английского… С. 25, 26; Почтовый пароход-крейсер «Teutonic»… С. 43.

Остановимся на истории появления этого корабля. Хотя успешные действия русских вооруженных пароходов на Черном море в ходе войны с турками 1877-1878 гг. показали полезность создания резерва гражданских коммерческих судов на случай начала войны, существовали некоторые трудности для использования их в качестве крейсеров. В связи с этим во второй половине августа 1878 г. по инициативе Общества Добровольного флота была создана особая комиссия для обсуждения специального проекта судна, которое в случае необходимости можно было быстро вооружить и которое более полно отвечало бы требованиям выполнения поставленных боевых задач.

В состав этой комиссии вошли многие чины Морского министерства. Было решено объявить конкурс среди различных фирм, в результате которого победа досталась французской фирме «Форж э Шантье» в Тулоне. Однако корабль, построенный в первую очередь для военных целей, был нерентабельным при использовании его в качестве транспорта из-за довольно громоздкой силовой установки и ограниченной вместимости трюма. С другой стороны, благодаря преимущественному применению стали при постройке, его корпус был значительно облегчен. Таким образом, запас угля достиг 1000 тонн и стал составлять 30% водоизмещения[821].

Как видно из переписки Великого князя Александра Александровича с обер-прокурором Святейшего Синода К.П. Победоносцевым, корабль пользовался большим вниманием Наследника: в феврале 1880 г. Наследник просил Обер-прокурора передать пожертвованную ему икону на крейсер «Ярославль». Спустя полгода, 10 июля Наследник писал из Гапсаля своему корреспонденту: «Жду с нетерпением известий о нашем крейсере «Ярославль», как он удался и какой ход развила машина. Очень жаль, что не увижу его в нынешнем году, так как вряд ли попаду в Ливадию…». Затем 20

[821] Подробнее о заказе и строительстве крейсера см.: Речь, произнесенная господином председательствующим в собрании членов учредителей Общества Добровольного флота 23 мая 1879 года. СПб., 1879. С. 37 – 39. О истории службы этого крейсера см.: *Васильев Д.М.* Крейсер «Память Меркурия». // Гангут. Вып. 78. СПб., 2013. С. 3 – 25; *Крестьянинов В.Я.* Крейсера Российского Императорского флота… С. 96 – 98; *Ненахов Ю.Ю.* Энциклопедия крейсеров. 1860 – 1910… С. 58, 59.

августа из Петергофа: «…радуюсь, что «Ярославль» удался, а еще более, что мне удастся увидеть этот крейсер, и очень надеюсь на нем поплавать и из Севастополя на нем перейти в Ялту»[822]. В сентябре К.П. Победоносцев прислал Цесаревичу модель «Ярославля», а в начале октября – его фотографию[823]. Находясь в Севастополе, он писал, что слышал «от всех моряков решительные, одушевленные похвалы “Ярославлю”». Они говорили, что это «единственное теперь военное судно у нас на Черном море»[824]. Необходимо отметить, что и другие корабли «Добровольного флота» не были обделены августейшим вниманием. Так, 2 января 1880 г. Наследник писал из Аничкова Дворца К.П. Победоносцеву: «Прочел с интересом статью о плавании парох[ода] «Москва» [см. рис. 70], весьма критическое было положение ее»[825].

Будущий крейсер «Память Меркурия» [так с апреля 1882 г. стал называться «Ярославль» - В.Б.] был оценен общественным мнением как прекрасный корабль крейсерского класса. Вице-адмирал Н.М. Чихачев писал, что, хотя он и уступал самому быстроходному британскому кораблю, крейсеру «Ирис»[826] (рис. 71), в скорости, но имел над ним «громадное преимущество в главном качестве, столь желательном для крейсера, это – в независимости от портов»[827].

Однако, Морское министерство, казалось, совершенно не заботилось о его приобретении. К.П. Победоносцев писал Наследнику: «Я попробовал заговаривать об этом с Пещуровым, но Пещуров отшучивается. Говорит, что у них нет денег на крейсера, а есть только на броненосцы, а если-де вы отдадите даром, то мы возьмем. Очевидно, после такого отзыва нечего и

---

[822] Победоносцев и его корреспонденты. Письма и записки. Т. 1. Полутом 2. М.-Петроград, 1923. С. 1036, 1038, 1040-1041.
[823] Письма Победоносцева к Александру III. М., 1925. В 2-х томах. Т. 1. С. 297; Победоносцев и его корреспонденты… С. 1044.
[824] Письма Победоносцева к Александру III. М., 1926. В 2-х томах. Том. 2. С. 56.
[825] Победоносцев и его корреспонденты… С. 1037. Здесь идет речь о крушении парохода «Москва», принадлежавшего «Добровольному флоту» около мыса Рас-Гафун. Подробнее см.: *Соллогуб Н.* Крушение парохода «Москва» и пятидесятидневное пребывание его экипажа и пассажиров в пустыне. *Из дневника пассажира*. // Морской Сборник. 1882. № 10. Морская хроника. С. 34 – 74.
[826] Подробнее об этом незаурядном корабле см.: *Ненахов* Ю.Ю. Энциклопедия крейсеров… С. 34, 35.
[827] РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4103. Л. 88.

продолжать разговор». Споры окончились тем, что в марте 1882 г. «Память Меркурия» был приобретен и зачислен в состав Черноморского флота.

Надо отметить, что среди специалистов существовали сомнения в целесообразности кораблей двойного назначения. Так «Морской Сборник» приводит мнение авторитетной «Army and Navy Gazette» о том, что использование «коммерческих пароходов для военной цели…, никогда не встречало особенного сочувствия в среде военно-морского сословия…». От этих кораблей требуют большой скорости, достаточного водоизмещения, «значительных средств для атаки, умеренной защиты жизненных частей, хорошей поворотливости и удовлетворительного разделения на водонепроницаемые отделения». Несостоятельность пакетботов для крейсерской деятельности, по мнению «Army and Navy Gazette», связана, прежде всего, с их плохой маневренностью из-за слишком большой длины лайнеров. Кроме того, все пакетботы имели крайне низкую степень живучести[828].

Более того, деление корпуса на отсеки водонепроницаемыми переборками создает неудобства для пассажиров. В качестве примера можно привести характеристику лайнера «Сити оф Пари» геодезистом, генерал-лейтенантом В.В. Витковским: «Весь корпус сделан из стали и разделен многими непроницаемыми переборками, так что, в случае течи в одном месте, только небольшое, сравнительно, пространство наполнится водой. Для пассажиров эти переборки имеют, однако, и неудобство, потому что затрудняют сообщение в нижних каютах: чтобы перейти из одного отделения в другое, необходимо пройти по нескольким трапам»[829].

Русские военно-морские круги придерживались такой же точки зрения. Капитан 2 ранга Дмитриев указывал полную непригодность коммерческих судов для крейсерских действий, поскольку их беззащитность делала

[828] О непригодности почтовых океанских пароходов для военных целей… С. 11, 13 - 14.
[829] *Витковский В.В.* За океан. Путевые записки. СПб., 1894. С. 151.

сомнительным результативность их действий не только против станций, но и против торговых пароходов Англии[830].

Аналогичной точки зрения придерживались и британцы, указывая, что «ни один из наших [здесь: английских – В.Б.] коммерческих пароходов нисколько не подходит к идеалу, за исключением только одного качества - большой скорости хода», кроме того, они «так высоко выдаются над поверхностью воды, что для снарядов получается огромная цель…»[831].

Подобные выводы о непригодности пакетботов для крейсерской деятельности подтвердились самим направлением истории развития кораблестроения. Несмотря на декларируемые многими странами намерения использования коммерческих кораблей для активной военной службы, практически ничего не было сделано в этой области. Так, например, в Германском флоте, только в 1896 г. был проведен опыт по вооружению парохода: по своей артиллерии новоиспеченный вспомогательный крейсер, по мнению прессы, соответствовал одному из слабейших представителей своего класса - немецкому крейсеру III ранга «Гефион» (рис. 72) [832].

Существовало и другое направление в теории крейсерской войны, представителем которого являлся вице-адмирал Н.М. Чихачёв. В основу его концепции было положено качественное превосходство русских кораблей крейсерского класса над их потенциальными соперниками, поскольку «по количеству Англия, Франция и вообще морские державы с колониями и обширной торговлей всегда будут иметь над нами перевес…». В связи с этим, являлись естественными следующие требования: они «должны… размерами, скоростью хода и силой своей артиллерии превосходить большую часть военных крейсеров других держав и, во всяком случае, превосходить размерами или скоростью коммерческие пароходы, чтобы воюющее с нами государство не могло найти в своем коммерческом флоте

[830] РГА ВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 1538. Л. 45.
[831] О непригодности почтовых океанских пароходов для военных целей… С. 13, 14.
[832] Вооружение вспомогательного крейсера *Normandie.* // Морской Сборник. 1892. № 12. Морская хроника. С. 23; *К.* Приспособление торговых судов для военных целей… С. 96, 97.

неисчислимый источник для их вооружения и для противодействия крейсерской войне…»[833].

По его мнению, ни один из наших крейсеров полностью не отвечал этим требованиям. В связи с этим он предсказывал, что «Англия без серьезных по ее средствам расходов может установить наблюдение над нашими слабосильными крейсерами, не оставив ни одного градуса широты во всех океанах без надзора, и не пройдет и месяца, как все наши мелкие крейсера или будут заперты в нейтральных портах или будут жертвами своей слабости…». Выходом из этого положения, по мнению Н.М. Чихачёва, было создание абсолютно новых кораблей крейсерского типа, «сильных броней, сильных артиллерией, поместительных для убежища многочисленных экипажей со взятых призов и, наконец, способных держаться в море продолжительное время, не нуждаясь в пополнении запасов». Только достаточно сильные крейсера будут искать призы вблизи портов неприятеля, ибо только такие действия могут «принести действительный вред неприятелю, могущий повлиять на войну». Более того, против них «ни одна морская держава, не исключая и Англии, [будет] не в состоянии выставить достаточное число равносильных судов, чтобы запереть океаны. Такие крейсера будут страшны всему миру, и незначительное число их прикует целые броненосные эскадры неприятеля для охраны своих берегов и, пока эти крейсера будут существовать, неприятелю некогда будет подумать о Балтийском или Черном море»[834].

Идеалом крейсера, по мысли Н.М. Чихачева, должен быть корабль по типу итальянского броненосца «Лепанто»[835] (рис. 73). Этот корабль был назван английским морским историком О. Парксом шедевром военно-морской архитектуры[836]. Одной из его главных особенностей было почти

[833] РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4103. Л. 88об.
[834] Там же. Л. 86об. – 89об.
[835] Назван в честь морской битвы, имевшей место в 1571 году между Османской империей и противостоящей ей объединенным флотом Священной лиги под командованием дон Хуана Австрийского и итальянского адмирала Андреа Дориа.
[836] *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть III. Тараны и орудия-монстры… С. 59.

полное отсутствие броневой защиты, что позволило достичь рекордной по тем временам скорости свыше 17 узлов. Журнал «Морской Сборник» так описывал систему защиты этого корабля: «Бортовая броня на *Lepanto* совсем устранена, а система обороны заключается в клетчатой палубе первой батареи, брони на средней палубе, броневой защите дымовых труб и проходов для снарядов, а также брони на редутах, заключающих четыре больших орудия»[837]. Если применение самой толстой брони не делает корабль неуязвимым, значит можно вообще отказаться от нее, такова была основная идея гениального итальянского кораблестроителя Б. Брина, воплощением которой явился этот уникальный корабль[838]. Несмотря на то, что впоследствии появление скорострельной артиллерии полностью перечеркнуло эту концепцию, она продолжала находить своих сторонников[839].

Но вернемся к концепции Н.М. Чихачева. По его расчетам, в мировом океане существовало всего несколько мест, где можно было нанести чувствительный урон неприятельской торговле, в том числе два пункта были расположены в Атлантике, остальные же в Индийском океане, около Австралии и в Китайском море[840]. Примечательно, что о важности Атлантики «как будущей арены действий военных крейсеров» для России, упоминалось еще в нескольких источниках[841]. Согласно взглядам Н.М. Чихачева, к уже существующим крейсерам, следовало построить несколько кораблей типа «Лепанто»[842].

---

[837] Броненосец *Lepanto.* // Морской Сборник. 1881. № 6. Морская хроника. С. 33. Клетчатая палуба – особая палуба, представляющая собой слой небольших ячеек, заполненных целлюлозой или подобным ей веществом. Отверстие, образовавшееся вследствие попадания снаряда, должно было закрыться вследствие намокания и расширения целлюлозы. О характеристике этого метода защиты см.: *Лизоблюдов*. Автоматическое заделывание отверстий от снарядов в корпусе судна. // Российское Судоходство. 1898. № 3-4. (192-193). Иностранные известия. С. 166 – 168; Разбухающая целлюлоза. Перевод с немецкого капитана 2 ранга Витгефта. // Морской Сборник. 1889 № 2. С. 69 – 71.

[838] Итальянский военный флот. СПб., 1888. С. 19 – 28.

[839] *Макаров С.О.* Броненосцы или безбронные суда. СПб., 1903. См. также: *Крестьянинов В.Я.* Крейсера Российского Императорского флота… С. 197 – 199; *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть III. Тараны и орудия-монстры… С. 60.

[840] РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4103. Л. 89об.

[841] *Кениг Ф.* Быстроходное океанское пароходство. // Морской Сборник. 1893. № 6. С. 107; РГА ВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 1538. Л. 10об.

[842] РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4103. Л. 89об.

Свое логическое продолжение концепция Н.М. Чихачева находит в записке капитана 2 ранга Дмитриева «О значении крейсерского флота для России», датируемой 1888 г. Одним из ее основных положений является утверждение, что благоденствие Англии «вполне зависит от правильного отправления деятельности всех промышленных учреждений страны, иначе сказать, от совершенно свободного притока сырого материала в страну, а с другой – от правильного подвоза продовольственных запасов», из чего он делает вывод, что действия крейсеров являются единственным возможным способом борьбы с Великобританией[843]. Этот тезис в различных его вариациях лежит в основании взглядов всех сторонников крейсерской войны среди представителей русских военно-морских кругов.

Основным отличием концепции Дмитриева от мнения других приверженцев этой доктрины было утверждение, что главные усилия русских крейсеров должны быть направлены к «разгромлению угольных станций», ибо «вера в пар и надежда иметь всегда уголь» являлись единственной силой Англии». Таким образом, он был уверен, что не надо гнаться за числом захваченных пароходов, поскольку количество призов не будет иметь влияния на исход войны, ибо надо воздействовать на противника морально. Тем более, что имеется достаточное количество английских военных кораблей и вооруженных торговых судов для сбережения торговли, которые «полностью отвечают поставленным требованиям для охраны *при неготовности России к крейсерской войне*». Дмитриев считал, что такая ситуация сложилась потому, что многие из тех, кто занимался этим вопросом, забывали о том, что «чем дальше в прошлое, тем легче крейсерская война»[844]. Успешные действия «Алабамы»[845] и «увлекательная

[843] РГА ВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 1538. Л. 1, 1об. См. также Л. 20об.
[844] Там же. Л. 10, 14 – 20об. См. также Л. 23об, 24. *Здесь и далее курсив Дмитриева.*
[845] «Алабама» - самый результативный и самый известный рейдер Конфедерации Южных Штатов. Его действия вдохновляли сторонников крейсерской войны во многих странах, включая и Россию.

идея крейсера Русская Надежда»[846] заставляли забыть, что условия 1863, 1878 и 1885 гг. «существенно разнились между собой»[847].

Другая причина неоправданного оптимизма, заключалась в следующем: «Вера в успешность крейсерства коренится глубоко в нашем обществе в силу той уверенности, что у нас имеются средства для океанской борьбы медведя с китом, а если их и нет в наличии, то можно завести в настоящий момент: были бы только деньги в распоряжении». Подобные настроения, с точки зрения автора записки, были чрезвычайно опасны, поскольку одних денег для успешного ведения крейсерских действий было бы далеко недостаточно. Единственным средством, способствующим успешности крейсерской войны, по его мнению, было бы создание серии быстроходных крейсеров, которая «*одна в состоянии помочь нам стать в дружеские отношения с Англией, а если бы этого и не случилось, то гордый Бритт не мог бы с такой уверенностью делать России повсюду затруднения, как это было раньше, теперь и будет впредь, если не принять к этому меры*…»[848].

Автор записки, прежде всего, обращал внимание на то, что «тип русского океанского крейсера есть тип исключительный, но… и условия для его деятельности исключительные». Он должен был, вне зависимости от самых дурных обстоятельств, «быть в состоянии наносить тяжелые, нравственные удары торговле Англии в течение некоторого времени в Атлантическом океане, затем дойти до Владивостока без пополнения угля на пути, уничтожая купцов и разоряя слабые угольные станции. После принятия угля во Владивостоке – идти в Индийский океан для действия против торговли Индии и Австралии».

---

[846] Здесь имеется в виду т.н. «фантазия» публициста и общественного деятеля капитан-лейтенанта А.Е. Конкевича «Крейсер Русская Надежда», опубликованная в журнале «Русское Судоходство» в 1886 г. и содержащая в себе описание действий выдуманного русского крейсера в гипотетической русско-английской войне. По мнению некоторых современных исследователей, в ней, как и в аналогичных произведениях А.Е. Конкевича, нашли свое отражение реальные планы крейсерской войны, разрабатываемые в Морском министерстве России. См.: *Зонин С.А.* Под псевдонимом Беломор // Гангут. Выпуск 15. СПб., 1998. С. 100; *Носков В.В.* Войны и вымысел капитана Конкевича (вымысел и реальность в произведениях А.Беломора) //Новый Часовой. 2000. № 10. С. 196.

[847] РГА ВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 1538. Л. 19об.

[848] Там же. Л. 23, 24об. См. также Л. 37, 37об.

Соответствовать таким грандиозным целям должны были и тактико-технические данные этих кораблей. В записке отмечалась необходимость сильной артиллерии будущих русских крейсеров, они должны были иметь большое число хорошо защищенных скорострельных орудий. Под стать вооружению должна быть и броня: согласно предложениям Дмитриева новые крейсерские корабли России должны были нести как броневую палубу, так и сплошной пояс по ватерлинии. Живучесть должна обеспечиваться вторым дном. Что же касается других характеристик, то большая скорость должна явиться «исключительным достоянием наших крейсеров». По мнению автора записки, одним из главных условий, обеспечивающих результативность операций на коммуникациях, должно было стать действие крейсеров не поодиночке, а целыми отрядами[849].

С нашей точки зрения, именно понимание необходимости создания нового типа крейсера сближает между собой взгляды Н.М. Чихачева и капитана 2 ранга Дмитриева. Этот корабль должен располагать сильным артиллерийским вооружением, большой скоростью хода и достаточной автономностью. Эта точка зрения разделялась и другими представителями русских военно-морских сфер. Ее поддерживали Великий князь Александр Михайлович, контр-адмирал Н.Н. Ломен, директор Балтийского судостроительного завода и общественный деятель М.И. Кази[850].

Таким образом, нами установлено, что в течение 1880-х гг. в военно-морских кругах не было единого подхода к выработке теории крейсерской войны. Одновременно рассматривались такие противоположные по смыслу концепции как предложение использовать коммерческие суда в качестве крейсеров и идея создания совершенно нового типа корабля.

---

[849] РГА ВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 1538. Л. 35-36, 38.

[850] *Кондратенко Р.В.* Кораблестроительные программы Российского флота в конце 70-х - начале 80-х годов XIX века. // Гангут. Выпуск 51. СПб., 2009. С. 21; *Он* же. Миражи капитана Конкевича. // Гангут. Вып. 49 СПб., 2008. С. 139.

3. Вопрос о станциях для крейсерской войны в отечественных водах в оценке современников.

В 1880-е гг. парусный рангоут начал постепенно уходить в прошлое, таким образом, одним из главных факторов, влияющих на результативность действий паровых кораблей, стала задача пополнения топлива[851]. Редактор журнала «Морской Сборник», подполковник по адмиралтейству Р.В. Зотов отмечал: «возобновление запасов угля есть надобность более частая, более важная и более настоятельная, чем какая-либо из нужд, известных в дни парусных судов»[852]. Одним из возможных решений подобной проблемы было использование зафрахтованных коммерческих пароходов в качестве угольщиков[853]. Однако в открытом море существовали определенные трудности при перегрузке угля на крейсер (рис. 74). Простейшим из способов избежать этих трудностей было устройство особых мест для пополнения угля – военно-морских станций.

Этот вопрос в глазах некоторых представителей военно-морских кругов являлся спорным. «Станции такого рода, - писал подполковник Р.В. Зотов, - были всегда необходимы. Но вдвое необходимее они для настоящего времени, когда топливо нуждается в более частом возобновлении, чем провизия и запасы в прежние дни»[854]. С другой стороны, один из русских публицистов конца XIX в. А. Бурун отмечал, что самым существенным вопросом для русского флота, является дилемма: нужны ему угольные станции или нет[855].

Необходимость решения этой проблемы осознавалась на самом высоком уровне. Комиссия, созванная вскоре после окончания работы Совещания 21 августа «для обсуждения вопроса о будущем составе флота»,

---

[851]Одними из первых крейсеров, которые изначально строились без парусного рангоута, была серия английских кораблей типа «River» или, как ее еще называли по головному кораблю, класс «Mersey». Подробнее см.: *Ненахов Ю.Ю.* Энциклопедия крейсеров… С. 166.

[852] *Зотов Р.В.* Стратегические уроки морской истории. // Морской Сборник. 1892. № 8. С. 97. См. также С. 109.

[853] Угольщик – коммерческий пароход, используемый для доставки угля.

[854] *Зотов Р.В.* Стратегические уроки морской истории… С. 151.

[855] *Бурун А.* Наш флот // Русский Вестник. 1896. № 3. С. 195.

отмечала особую трудность ведения крейсерской войны нашей страной, так как она пока не имеет «отдаленных колоний и портов, ни других безопасных убежищ, столь необходимых для крейсеров в смысле опорных пунктов, на случай весьма возможных исправлений, а также для снабжения их топливом и провизией и, наконец, для освежения их команд»[856].

Представители военно-морских кругов разделяли озабоченность высшего военно-морского управления. Морской офицер А.Е. Конкевич писал, что для крейсерской службы недостаточно просто строить корабли, для нее необходимо, «*чтоб флот в критическое время был на свободных водах* и затем *имел возможность забегать в родной порт для ремонта, снабжения и освежения*»[857]. В свою очередь вице-адмирал С.О. Макаров отмечал, что «современные корабли будут часто нуждаться в возобновлении угля, поэтому вопрос о станциях… играет теперь большую роль, чем прежде…»[858].

В 1880-х гг. существовало два варианта решения этой проблемы: во-первых, устройство станции на территории Российской Империи, во-вторых, поиск подходящих территорий за рубежом для образования военно-морских баз путем заключения договора с представителями местной власти или через присвоение ничейных территорий.

Проанализируем первую точку зрения. Среди русских военно-морских кругов в разное время существовало убеждение, что Балтийское и Черное моря не годились для базирования в них крейсеров, поскольку были закрытыми как в политическом, так и в географическом смыслах[859]. Поэтому представляется совершенно естественным, что внимание как Морского министерства, так и неофициальной военно-морской общественности было обращено на Дальний Восток. Если ранее на русское Тихоокеанское

---

[856] Цит. по: *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX века… С. 80.

[857] К[онкевич]. А.[Е.] Военный порт на Мурмане. // Русский Вестник. 1889. № 12. С. 76. *Курсив А.Е. Конкевича*.

[858] *Макаров С.О.* Рассуждения по вопросам морской тактики. // Морской Сборник. 1897. № 7. С. 5.

[859] См., напр.: *Бартоломей.* Описание Амурского края. // Военный Сборник. 1860. № 9. С. 26; Всеподданнейший доклад министра финансов по вопросу о Мурмане. // ГА РФ. Ф. 543. Оп. 1. Д. 281. Л. 22об, 23; *Львов Е.* По Студеному морю. Поездка на Север. М., 1895. С. 2; *Шавров Н.Н.* Восточный берег Черного моря. // Морской Сборник 1862. № 9. С. 5.

побережье обращали взоры только отдельные энтузиасты, то в 1880-х гг. эта проблема стала предметом широкого обсуждения для политиков и предпринимателей последней четверти XIX в. Это «было обусловлено как качественными изменениями в международной торговле, произошедшими из-за прорытия Суэцкого канала, значительно сократившего путь на восток, так и появлением более экономичных паровых машин»[860]. Другой причиной, заставившей обратить внимание на этот регион, были осложнения с Китаем, вызванные т.н. «Кульджинским кризисом»[861]. Подполковник Генерального Штаба А.Ф. Рагоза, старший адъютант при военном губернаторе Приморской области, прямо указывал, что только возникшие недоразумения с Китаем заставили всех обратить внимание на Амурскую область[862].

В связи с этим, уже в «Заключении» Совещания 21 августа декларировался перенос центра тяжести крейсерских операций на Дальний Восток[863]. Разумеется, при этом на повестку дня ставился вопрос о создании там собственного опорного пункта. Если в предыдущие годы, в начале второй половины XIX в., существовали различные мнения насчет места подходящего для будущей военно-морской станции, то в 1880-е гг. таковым практически единодушно был признан Владивосток. Так комиссия, созванная в 1881 г. для «обсуждения вопроса о будущем составе флота», прямо указывала на него, как на «единственный пока наш порт в Тихом океане, который в военное время может служить, хотя и отдаленным, опорным пунктом для наших крейсеров»[864].

Подобное понимание исключительного значения Владивостока было широко распространено в русском обществе. По мысли русского публициста второй половины XIX в. К.А. Скальковского, главными достоинствами

---

[860] *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX века... С. 71.

[861] Был вызван желанием России удержать за собой часть Илийского края, оккупированного русскими войсками по согласованию с Пекином в 1871 г. в связи с тем, что вспыхнувшее там восстанием дунган против Цинского правительства стало угрожать безопасности границ и торговли России. Совпал по своему времени с очередным обострением Восточного вопроса, вызванного нежеланием Европы признать результат победоносной для России войны с Турцией в 1877 – 1878 гг.

[862] *Рагоза А.Ф.* Краткий очерк занятия Амурского края. Развитие боевых сил Приамурского военного округа. Хабаровка, 1891. С. 129.

[863] ГА РФ. Ф. 681. Оп. 1. Д. 8. Л. 3об.

[864] Цит. по: *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX века… С. 81.

Владивостокского порта являлось нахождение рядом «двух таких обширных и столь хорошо укрытых от ветров водоемов, каковы бухта Золотой Рог и пролив Босфор Восточный»[865]. В свою очередь В.В. Крестовский, писатель-беллетрист, бывший в 1880-х гг. секретарем на Тихоокеанской эскадре, отмечал, что Владивосток имеет «все естественные задатки на то, чтобы быть и военно-морским, и торгово-экономическим центром»[866].

Однако значение Владивостока не ограничивалось экономическими и административными факторами. Он имел важное стратегическое положение для возможного ведения крейсерской войны. Об этом писал в своем отчете Военному министру Приамурский генерал-губернатор барон А.Н. Корф, прямо указывая, что Россия, «обладая во Владивостоке отличным портом, находящимся не в колонии, а составляющим часть метрополии, …может поставить свой флот в положение еще более независимое от морских сообщений с Европой, нежели то, в котором находятся английские морские силы; вред - же, который может нам нанести английский флот на наших пустынных берегах, будет… неизмеримо меньше того вреда, который наши военные суда могут нанести торговому флоту Англии и ее цветущим колониям…»[867]. В свою очередь К.А. Скальковский отмечал, что «успех наших морских операций зависит… от того, какими средствами обладает Владивосток»[868].

Понимание важности этого порта было свойственно и иностранным морским специалистам. Так в «Морском Сборнике» было напечатано мнение британского военно-морского теоретика контр-адмирала Ф. Коломба, отмечавшего всю выгоду положения России на Тихоокеанском побережье и указывавшего, что «источники морского могущества этого края в полном смысле слова локализованы или сгруппированы в одно место». Напротив,

---

[865] *Скальковский К.А.* Русская торговля в Тихом океане. Экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области Восточной Сибири, Корее, Китае, Японии и Калифорнии. СПб., 1883. С. 13.
[866] *Крестовский В.* Посьет, Суйфун и Ольга. // Русский Вестник. 1883. № 1. С. 110.
[867] Цит. по: *Рагоза А.Ф.* Краткий очерк занятия Амурского края… С. 149.
[868] *Скальковский К. А.* Русская торговля в Тихом океане… С. 14.

склады и верфи для ремонта кораблей Великобритании на Тихом океане легко доступны: «Ни положение, в котором они находятся, ни обстоятельства, обуславливающие это положение, не могут быть тайной ни для кого»[869].

Тем не менее, следует учитывать, что выбор Владивостока главным портом для русских крейсеров имел и свои слабые стороны. Одним из главных недостатков, ослабляющих его прекрасные качества, являлся тот факт, что Владивостокский порт был закрыт для навигации три, а иногда и более месяцев[870]. Однако капитан Корпуса флотских штурманов М.А. Клыков, двадцать лет, прослуживший на Дальнем Востоке и отдавший много своих сил на составление карт и лоций дальневосточных морей, писал, что даже в довольно суровую зиму 1866 г. во Владивостоке, где лед держится дольше всего, толщина его не превышала 1 ¾ фута[871]. Это было очевидно и нашим потенциальным противникам. Так контр-адмирал Ф. Коломб отмечал, что бухта Золотой Рог редко замерзала так, чтобы сообщение прерывалось[872]. Ему вторил и его коллега, капитан Королевского Британского флота Ч. Бридж, который указывал, что Владивосток замерзает только на два месяца[873].

Необходимо отметить, что главным препятствием, не позволявшим считать Владивосток полноценным опорным пунктом, была его полная неустроенность. Это отмечалось многими, посетившими его на протяжении второй половины XIX в. Капитан Ч. Бридж, бывший там в 1877 г., рисует совершенно неприглядную картину: он «не более как плохой деловой двор, обнесенный забором, наполовину развалившимся, с одним или двумя

---

[869] Цит. по: *Валицкий Ст.* Взаимное положение Англии и России в Северном Тихом океане // Морской Сборник. 1878. № 4. С. 22.
[870] См. напр.: *Бурачек Е.* Где должен быть русский порт на Восточном океане? // Морской Сборник. 1865. № 9. С. 3, 4; *Клыков М. А.* Обзор берегов залива Петра Великого. // Морской Сборник. 1871. № 11. С. 13, 14; С*кальковский К.А.* Русская торговля в Тихом океане… С. 13.
[871] *Клыков М. А.* Обзор берегов залива Петра Великого… С. 12.
[872] *Валицкий Ст.* Взаимное положение Англии и России… // Морской Сборник. 1878. № 4. С. 14.
[873] *Валицкий Ст.* Взаимное положение Англии и России… // Морской Сборник. 1878. № 5. С. 136.

пришедшими в негодность котлами и с парой совершенно испорченных железорезательных ножниц»[874].

Также существовало мнение, что положение Владивостока не отвечает всем стратегическим критериям необходимым для опорного пункта русских крейсеров. На это указывал К.А. Скальковский, отмечавший, что, хотя он теперь укреплен и превращен «в Севастополь Японского моря», одного его «недостаточно для операций крейсерской войны. Порт этот чрезвычайно удален не только от России и Северной Америки, т.е. от тех мест, которые должны снабжать его боевыми припасами, но и от операционных линий русской крейсерской войны». Поэтому единственное преимущество Приморской области для действий крейсеров - «…знаменитые туманы. Туманы дадут возможность легко прорывать блокаду». По его мнению, более приемлемым опорным пунктом для крейсеров вполне мог быть Петропавловск-Камчатский, совершенно несправедливо брошенный и забытый[875].

Аналогичное мнение имел и А.Е. Конкевич. Он отмечал в 1896 г., что Владивосток «по сие время отличается полным ничтожеством и несостоятельностью». Это было связно, прежде всего, с его невыгодным местоположения: «близость густо заселенной и всегда враждебной Манчжурии, разъединенность по бездорожью с центральной Россией – все заставляет скорее страшиться за самую целость Владивостока, а не надеяться на его ресурсы». Кроме того, удаленность Владивостока «от Европы, от главного театра войны, даже от Индии, суживает круг деятельности наших эскадр и ограничивает их задачи лишь подрывом торговли в китайских водах и воздействием на некоторые колони или довольно уже сильные по собственным средствам защиты, как, например, Австралия, или ничтожные

[874] Цит. по: *Ст. Валицкий* Взаимное положение Англии и России... // Морской Сборник. 1878. № 5. С. 136, 137.
[875] *Скальковский К. [А]*. Внешняя политика России и положении иностранных держав… С. 469, 470.

по своему значению, как Тихоокеанские коралловые рифы: Фиджи, Самоа...»[876].

Если Владивосток признавался некоторыми современниками невыгодным опорным пунктом для флота по стратегическим причинам, то возникал вопрос: может быть, было возможным найти какую-нибудь укромную бухту или удобный залив, входящие в береговую линию России? В сознании определенной части русской общественности таким местом могло бы стать русское северное побережье. Так, русский общественный деятель М.К. Сидоров, купец, меценат и исследователь русского Севера, прямо указывал, что одним из его богатств являются «приморские места с бухтами и заливами, из которых многие по удобству своему для входа судов всякой величины и осадки и по защите их от всех ветров, могут считаться наилучшими в мире…»[877]. В свою очередь К.К. Случевский, русский писатель и публицист, отмечал, что «вопрос о спокойных стоянках на нашем северном побережье – вопрос очень важный и давно уже вызывал всякие изыскания и соображения»[878].

В это время единственным северным морским русским портом был Архангельск, который «выдвигался из числа прочих городов России, как по своему географическому положению, так и по значению его для развития нашего военного и купеческого судостроения»[879]. Однако, к 1880-м гг. он не соответствовал требованиям, предъявляемым к опорному пункту.

Альтернативу ему, согласно мнению многих публицистов, следовало искать на Мурманском побережье России. Под этим районом подразумевали «всю прибрежную полосу Ледовитого океана от Белого моря, считая от Святого Носа, до границ Норвегии»[880]. Публицист и общественный деятель

---

[876] *Беломор А.Е.* Письма о флоте СПб., 1896. С. 29, 30.
[877] *Сидоров М.К.* О богатствах Севера России. // *Сидоров М.К.* Север России. СПб., 1870. С. 105.
[878] *Случевский К.К.* Поездки по Северу России в 1885 – 1886 годах. М., 2009. С. 112.
[879] *Огородников С.Ф.* По поводу 300-летнего юбилея города Архангельск. // Морской Сборник. 1884. № 9. С. 115. О значении этого города в истории России и русского флота см.: *Огородников С.Ф.* История Архангельского порта. СПб., 1875; *Репина Е.* Прошлое города Архангельска. 1584 – 1884. // Описание Архангельской губернии. СПб., 1813. Приложение. С. 605 – 613.
[880] Путешествие в кемский и кольский уезды в 1895 году. (Сообщено архангельским губернатором Александром Платоновичем Энгельгардтом). // Русское Судоходство. 1896. № 3. (168). С. 1.

Н.А. Шавров отмечал, что будущая «северная русская твердыня» должна предоставлять «активную защиту нашей северной государственной морской границе» и являться «надежной базой для активной деятельности русского военного флота»[881]. Это мнение не было единичным. Так, А.П. Энгельгардт, глава Архангельской губернии, писал, что «из всех европейских морей, прилегающих к границам Империи, только в Белом море и Северном океане Россия может считать себя полным хозяином, и только из незамерзающих вод Мурмана, огражденных неприступными гранитными скалами, русский флот может во всякое время иметь свободный выход во все страны мира, - может появиться во всякое время там, где того потребуют обстоятельства, и развернуть в полной мере свои силы»[882].

Одним из первых, кто обратил внимание на Русский Север еще в 1870-м г., был генерал-адъютант вице-адмирал К.Н. Посьет[883]. Десятью годами позже, в 1883 г., главный командир Архангельского порта князь Л.А. Ухтомский в своей записке, адресованной Комиссии по преобразованию Морского ведомства, указывал на необходимость устройства порта на Мурманском побережье[884]. Оба этих предложения остались без последствий. Вопрос о порте на Мурмане, отмечал К.А. Скальковский, «подобно, многим другим вопросам, важность которых осязательна для многих…, оставался до последнего времени без движения»[885].

Одной из возможных причин подобного отношения к Мурману было отсутствие единого взгляда на Русский Север. Первая точка зрения, характерная для «имперского центра», «растворяя, Кольский Север в пространстве Заполярья и Арктики, отожествляла Лапландию с бесплодной ледяной пустыней и бесполезным местом…», другая, существовавшая среди некоторых общественных кругов «полагалась на природно-географические

---

[881] *Шавров Н.А.* Колонизация, ее современное положение и меры для русского заселения Мурмана. // Российское Судоходство 1898. № 2 (191). С. 44.
[882] *Энгельгардт А.П.* Печорский край и Новая Земля… С. 59.
[883] См.: Рапорт генерал-адъютанта вице-адмирала [К.Н.] Посьета, его императорскому высочеству генерал-адмиралу 28 октября 1870 года. // Морской Сборник. 1871. № 2. Официальная часть. С. 1 – 29.
[884] *Кондратенко Р.В.* Миражи капитана Конкевича… С. 139.
[885] *Скальковский К. [А].* Внешняя политика России и положении иностранных держав… С. 139.

преимущества Мурманского берега…»[886]. Таким образом, этот регион оказывался «нечто вроде мертвого капитала в составе владений русского государства», как писал русский публицист и историк А.А. Кизеветтер[887].

Одной из причин сложившегося убеждения о невозможности освоения русского побережья Северного Ледовитого океана было мнение о тяжелых условиях жизни там[888]. Подобная точка зрения свидетельствовала о том, что бóльшая часть русского общества была незнакома с реальным положением дел. Течение Гольфстрим делало климат Мурмана сравнительно умеренным[889]. Так считал и многократно уже упоминавшийся К.А. Скальковский. Он был уверен, что трудности с обеспечением жизни на Севере будут только в начале, а после устройства поселений все уладится[890]. Некоторые представители военно-морских кругов были убеждены, что правильное заселение Мурманского побережья тем более необходимо, раз «правительство имеет в виду устроить на нем впоследствии военный порт для крейсерского флота»[891]. Забегая вперед, можно отметить, что к началу 1890-х гг. достаточно быстрая колонизация русского северного побережья доказала, что «жизнь на Мурмане возможна, и при известной доле предприимчивости и трудолюбия не безвыгодна»[892].

Для того, чтобы вопрос о будущем Мурманского побережья мог быть положительно решен, требовался такой человек, который смог бы привлечь к решению этой проблемы широкую общественность и заинтересовать этим вопросом русское правительство. Им стал капитан-лейтенант А.Е. Конкевич, который, по словам русского публициста конца XIX в. Е.Л. Кочетова,

---

886 *Федоров П.В.* Северный вектор в российской истории: центр и Кольское Заполярье в XVI – XX вв. Мурманск, 2009. С. 133.
887 *Кизеветтер А.А.* Русский Север. Роль Северного Края Европейской России в истории русского государства. Исторический очерк. Вологда, 1919. С. 3. См. также: *Арнольдов А.* Вторые Дарданеллы (Мурманский выход в Европу). Петроград, 1922. С. 5.
888 *Скальковский К. [А].* Внешняя политика России и положении иностранных держав… С. 139.
889 См.: О Мурмане и его промыслах. // Морской Сборник. 1893. № 4. С. 4; *Подгаецкий Л.И.* Мурманский берег. Его природа, промыслы и значение. СПб., 1890. С. 7; *Энгельгардт А.П.* Печорский край и Новая Земля. (Очерк путешествия архангельского губернатора, Александра Платоновича Энгельгардта). // Русское Судоходство. 1896 № 5/6. (170/171). С. 58.
890 *Скальковский К. [А].* Внешняя политика России и положении иностранных держав… С. 139, 140.
891 *К.* С Кемского поморья. // Русское Судоходство. 1896. № 11. (176). С. 105.
892 О Мурмане и его промыслах…С. 8.

писавшего под псевдонимом «Евгений Львов», «разбудил надолго общественную мысль в этом направлении»[893]. Согласно же самому А.Е. Конкевичу, главная заслуга в доказательстве важности Русского Севера для дела крейсерской войны принадлежит Олонецкому губернатору Г.Г. Григорьеву[894].

Дискуссия, поднявшаяся в публицистике относительно достоинств Мурманского побережья, мало кого смогла оставить равнодушной[895]. Так А.П. Энгельгардт писал: «На наше западное побережье Ледовитого океана от Белого моря до Норвегии, носящее название Российского Мурманского берега, обращено в настоящее время серьезное внимание правительства, ученых, исследователей и современной прессы»[896].

В числе лиц, бывших сторонниками создания военного порта на Мурманском побережье, были как представители правящей династии, так и высшей бюрократии. Так, согласно свидетельствам некоторых публицистов, сам император Александр III был сторонником устройства на Мурмане военно-морской базы[897]. В свою очередь и наследовавший ему император Николай II был заинтересован «северной идеей»[898]. Одним из самых горячих приверженцев идеи создания на Севере опорного пункта для русского флота был Великий князь Александр Михайлович. В своей записке «Проект обновления русского флота» он даже настаивал на создании особого Мурманского флота[899].

Среди высших слоев бюрократии сторонником освоения Мурмана был один из крупнейших политических деятелей России начала XX в. С.Ю. Витте, отправленный туда Николаем II для решения вопроса относительно

---

[893] *Львов Е.* По Студеному морю… С. 152.
[894] *К*[*онкевич*]*ъ А.*[*Е*]. Военный порт на Мурмане // Русский Вестник. 1889. № 12. С. 82.
[895] См., напр.: *Козлов М.* Несколько слов о значении Мурманского берега в гидрографическом и морском отношениях. // Морской Сборник. 1883. № 9. С. 21; *Слезскинский А. Г.* Поездка на Мурман. (Путевые заметки) // Исторический Вестник. 1898. № 3. С. 981.
[896] *Энгельгардт А.П.* Печорский край и Новая Земля... С. 57.
[897] *Львов Е.*. По Студеному морю… С. 5, 6. См. также с. 118.
[898] *Носков В.В.* Войны и вымысел капитана Конкевича… С. 199.
[899] ГА РФ. Ф. 601. Оп. 1. Д. 435. Л. 2об, 3 и далее.

устройства северного порта[900]. Именно после своего посещения Севера России он поддержал идею развития этого региона[901]. В своем Всеподданнейшем докладе он писал, что Мурман является «единственным в Европейской России берегом открытого океана, круглый год свободным ото льда»[902].

Не все считали целесообразным создание русского порта на Севере. Среди противников этого был генерал-адмирал Великий князь Алексей Александрович. Он считал, что из-за суровых климатических условий устройство опорного пункта на Мурмане для крейсерских операций будет невыгодно из-за большой стоимости. Более того, по его мнению, в выборе этого места для угольной станции заключался и тактический просчет: неприятель будет знать, где находятся крейсера, и сможет заранее заблокировать их[903].

Управляющий Морским министерством адмирал И.А. Шестаков, после долго анализа информации, все-таки стал на сторону сторонников положительного решения Мурманской проблемы. К сожалению, из-за своей смерти в 1888 г. адмирал Шестаков не смог реализовать свои намерения. С приходом же на этот пост вице-адмирала Н.М. Чихачева, бывшего сторонником идеи строительства военно-морской базы в Либаве, вопрос о создании северного порта, по словам А.Е. Конкевича, был медленно убит[904].

Некоторые из современников указывали, что Мурманская станция будет иметь ряд географических преимуществ. Прежде всего, это наличие множества прекрасных бухт, которые практически никогда не замерзают, благодаря влиянию Гольфстрима[905]. Так, инженер Л.И. Подгаецкий указывал, что на Мурманском побережье существуют естественные данные для

---

[900] *Львов Е.* По Студеному морю… С. 119.
[901] *Львов Е.* По Студеному морю… С. 165; *Энгельгардт А.П.* Печорский край и Новая Земля… С. 57.
[902] Всеподданнейший доклад министра финансов по вопросу о Мурмане. // ГА РФ. Ф. 543. Оп. 1. Д. 281. Л. 20.
[903] Записка Великого князя Алексея Александровича по поводу брошюры Кази «Русский Военный Флот, его современное состояние и ближайшие задачи». //ГА РФ. Ф. 601. Оп. 1. Д. 440. Л. 4.
[904] *К*[*онкевич*]*ъ А.*[*Е*]. Военный порт на Мурмане… С. 85.
[905] См., напр.: *Козлов М.* Несколько слов о значении Мурманского берега в гидрографическом и морском отношениях... С. 21; *Львов Е.* По Студеному морю… С. 98 – 100; *Сидоров М.К.* О богатствах Севера России… С. 105.

создания опорного пункта: «Вечно незамерзающее море и отличнейшие защищенные от всех ветров и глубокие природные гавани…»[906]. Этим они, с точки зрения С. Ю. Витте, выгодно отличались от Либавы[907]. Более того, они легко и дешево могут быть обращены в военно-морские базы, не требуя при своей глубине работ по землечерпанию, которые при устройстве портов представляются наиболее трудными. Такого же мнения придерживался и Великий князь Александр Михайлович[908].

Не только географический, но и стратегический фактор способствовал признанию большого значения Русского Севера для дела государственной обороны. Главным предназначением нового порта, по мнению современников, должна была стать его служба в качестве опорного пункта для крейсерских операций. Реальным местом базирования крейсеров, считал капитан-лейтенант А.Е. Конкевич, мог быть только Мурман, «пока единственный исходный пункт на Европейском материке для нашего активного флота при возможных обстоятельствах и политических компликациях»[909]. Со своей стороны, Великий князь Александр Михайлович отмечал, что главная задача будущего Мурманского или Северного флота, т.е. угроза «торговле Англии с Соединенными Штатами, Европой, Африкой и Южной Америкой, а также и берегам Англии», может быть осуществлена только при создании на Севере военно-морской базы[910]. С ними был полностью согласен и С.Ю. Витте, писавший, что если «даже покрытое льдом в течение более полугода Белое море могло служить исходным пунктом для отправки крейсеров, то какие великие услуги может оказать России военный порт на материке Европы, по соседству с Англией и другими

---

[906] *Подгаецкий Л.И.* Мурманский берег. Его природа, промыслы и значение. СПб., 1890. С. 22.
[907] Всеподданнейший доклад министра финансов по вопросу о Мурмане… Л. 22об, 23.
[908] Записка [Великого князя Александра Михайловича] «Как возвратить наш флот к жизни и сделать его действительно сильным». Черновик. //ГА РФ. Ф. 645. Оп. 1. Д. 733. Л. 3об.
[909] *Беломор А.Е.* Письма о флоте… С. 30.
[910] Записка [Великого князя Александра Михайловича] «Как возвратить наш флот к жизни и сделать его действительно сильным»… Л. 1об.

европейскими государствами, из которого в продолжение целого года имеется свободный выход во все моря земного шара…»[911].

Очевидно, что решающую роль здесь играло удобство расположения северного побережья России: оно находится в трех-четырех дневных переходах от Великобритании и шести-семи от Средиземного моря, а значит и от торговых путей, «где сосредоточены самые важные и жизненные интересы европейских государств»[912]. Более того, крейсер, идя от Мурманского берега, вступает сразу же в океан, вместо того, чтобы, при базировании на Кронштадт, миновать Финский залив и Балтийские проливы и только после этого выйти в открытое море[913]. Понимание всей выгоды этих условий для дела государственной обороны было свойственно даже такому вроде бы далекому от задач морской политики человеку, как К.К. Случевский. Он считал, что создание порта на Мурманском побережье для такой державы, как Россия, «запертой Дарданеллами и Зундом, едва ли не жизненный вопрос»[914]. Интересно отметить, что иностранная пресса позднее называла Мурман «Вторыми Дарданеллами»[915].

Перейдем к оценке потенциальных мест для создания опорного пункта на русском северном побережье. Подавляющее большинство авторов, писавших о проблеме северного порта, практически единогласно указывают в качестве самого лучшего места для него бухту Екатерининская гавань. Публицист Е.Л. Кочетов ее описывал так: «Представьте себе обширное озеро, версты в две длины и более полуверсты ширины. Озеро окружено высокими горами, покрытыми зеленью, мелким березовым и сосновым лесом. Словом, мы в сказочным царстве…»[916]. О качествах этой бухты знал еще Петр I, в ней зимовали русские корабли в 1750-е. Потом о ней забыли и

---

[911] Всеподданнейший доклад министра финансов по вопросу о Мурмане… Л. 23.
[912] Там же. Л. 22об.
[913] *Козлов М.* Несколько слов о значении Мурманского берега… С. 23.
[914] *Случевский К.К.* Поездки по Северу России... С. 138.
[915] *Арнольдов А.* Вторые Дарданеллы… С. 3.
[916] *Львов Е.* По Студеному морю… С. 98.

лишь в конце 1860-х вспомнили о ее положительных свойствах[917]. Однако настоящее возрождение интереса к ней началось на рубеже 1880-1890-х гг.[918]

Наиболее полная характеристика этой бухты содержится в путевых заметках архангельского губернатора А.П. Энгельгардта: «Центральное положение Екатерининской гавани… на Мурманском берегу, близость ее от открытого океана и от главного северного пути к Архангельску, полная безопасность для стоянки и зимовки судов, незамерзаемость плавания в течение круглого года, обилие хорошей пресной воды, - все эти несомненные достоинства гавани и преимущества ее перед другими заливами по Мурману, приводят к мысли о пригодности ее для устройства при ней порта и административного центра…»[919]. Таким образом, мы не можем не сказать вслед за Е. Львовым, что указанная бухта – «гавань идеальная во всех отношениях», в отличие от большинства бухт Мурманского побережья, имеющих те или иные недостатки[920].

Тем не менее, существовали у Екатерининской Гавани и изъяны. По мнению Н.А. Шаврова, «своим внешним видом Екатерининская гавань производит чарующее впечатление на лиц мало знакомых с потребностями военного порта...». Однако отсутствие достаточного свободного места на побережье является существенным обстоятельством, дающим «основание считать Екатерининскую гавань совершенно непригодной для военного порта…»[921]. С точки зрения А.П. Энгельгардта, «непосредственно у гавани нет вовсе места для построек, берега круты, почти отвесны…»[922]. Это

---

[917] *Долинский В.Л.* О способах колонизации местности от Онежского озера до Мурманского берега Северного океана и о возможности водянного сообщения между озером Онежское и Белым морем. // Беседы о Севере России в Третьем отделении Вольного экономического общества. СПб., 1867. С. 222.

[918] Всеподданнейший доклад министра финансов по вопросу о Мурмане… Л. 23; О Мурмане и его промыслах… С. 5, 6; Извлечение из строевого рапорта командира транспорта “Самоед”, капитана 2-го ранга М.В. Озерова, от 14 октября сего года. // Морской Сборник. 1897 № 12. Известия о плавании наших судов за границей. С. 31; Путешествие в кемский и кольский уезды в 1895 году… // Русское Судоходство. 1896. № 4 (169). С. 5; *Случевский К.К.* Поездки по Северу России... С. 111.

[919] Путешествие в кемский и кольский уезды в 1895 году… // Русское Судоходство. 1896. № 4 (169). С. 6.

[920] *Львов Е.* По Студеному морю… С. 101, 159, 160.

[921] *Шавров Н.А.* Колонизация, ее современное положение и меры для русского заселения Мурмана. // Русское Судоходство. 1898. № 2. С. 4.

[922] Путешествие в кемский и кольский уезды в 1895 году… С. 6.

подтверждал и исследователь Русского Севера XIX в. А.Г. Слезскинский[923]. Однако, эта проблема была вполне решаема, так как всего в 150-200 саженях от бухты за невысоким кряжем существовала «довольно обширная долина, защищенная со всех сторон горами, занимающая пространство около 15 десятин»[924]. Для ее связи с будущим портом планировалось пробить в прибрежных скалах туннель[925].

Екатерининская Гавань имела и другие недостатки, делающие ее негодной для военного порта. Даже в случае базирования на Севере всего лишь нескольких крейсеров, «в виду отдаленности северной станции от наших портов и ресурсов, - помимо значительного склада угля и провизии, необходимо будет иметь в постоянной готовности еще и большие боевые запасы…», для чего не хватит места[926]. В ней также нельзя было устроить рейд, а без этого военный порт немыслим. Кроме того, бухта имела невыгодное положение со стратегической точки зрения: противник мог легко заблокировать ее и пойти разорять Мурманское побережье.

По мнению Н.А. Шаврова, единственным местом, соответствующим предъявляемым к опорному пункту, является гавань Озерко[927]. По его словам, «местные условия благоприятствуют тому, чтобы эта превосходная гавань с не менее превосходным рейдом… могла быть превращена в русский Гибралтар, который надежно исполнит свое назначение в деле непосредственной защиты безопасности нашей северной государственной морской границы». Главным аргументом в пользу этого места являлось «совершенно укрытое от всех ветров положение гавани и рейда и изобилие как водной площади для размещения судов, так и сухопутной площади для расположения адмиралтейских учреждений и сооружений склада, казенных и частных построек». Таким образом, здесь нет тех проблем с размещением

[923] *Слезскинский А.Г.* Мурман. Колонии и становища западного берега. // Русское Судоходство. 1896. № 11 (176). С. 16.
[924] Путешествие в кемский и кольский уезды в 1895 году… С. 7.
[925] *Слезскинский А.Г.* Мурман. Колонии и становища западного берега… С. 16, 17.
[926] *Шавров Н.А.* Колонизация, ее современное положение и меры для русского заселения Мурмана… С. 24, 28, 29.
[927] Гавань Озерко (другое название Гавань Новой Земли, названа так Ф.П. Литке по имени заходившего сюда в 1823 г. его брига «Новая Земля) расположена близ современного Мотовского залива.

необходимых построек, как в Екатерининской гавани. Более того, они будут совершенно укрыты от взоров неприятеля горами и материком. Вторым преимуществом, с точки зрения Н.А. Шаврова, является возможность прорыть канал через Рыбачий полуостров к Большой или Малой Волоковым губам и получить второй выход из гавани, который к тому же был бы совершенно укрыт от взоров неприятеля. Таким образом, эта бухта «представляет [собой] единственный стратегический пункт, удовлетворяющий требованиям наилучшей защиты нашей северной морской государственной границы и условиям успешных активных действий на ней северной эскадры»[928].

Вся критика гавани Озерко, по мнению Н.А. Шаврова, имеет произвольный характер и идет из-за незнания местных реалий. Что же касается мнения об опасности расположения будущего северного русского порта близ государственной границы, то она с лихвой компенсируется стратегическими выгодами, получаемыми при реализации этого варианта. Более того, военно-морская база в Мотовском заливе «наилучшим образом защищает морскую государственную границу… прикрывая весь Мурманский берег, т.е. заставляя неприятеля, прежде всего, обложить достаточными силами гавань Озерко и только после этого приняться за разорение береговых становищ и поселений». Мимо этого порта не смог бы пройти незамеченным ни один вражеский корабль, что «при наличии наших крейсеров устраняет всякую возможность пиратских нападений, какие производили до сих пор Англичане». Единственным действительным недостатком гавани, по мнению Н.А. Шаврова, является ее постепенное обмеление из-за приноса мелких камней ручьями, стекающими с окрестных гор[929].

Кроме Екатерининской Гавани и бухты Озерко существовали и другие варианты устройства русского порта на Севере. Мы не будем подробно

---

[928] *Шавров Н.А.* Колонизация, ее современное положение и меры для русского заселения Мурмана… С. 38, 39, 41, 43, 54, 56.
[929] Там же. С. 42, 48, 56, 58.

останавливаться на них и дадим только их перечень. Считалось, например, что гавань Святой нос близ Иоканских островов, «вероятно, имеет большую будущность». Рассматривались как варианты порт Владимир и Монастырская Гавань на острове Кильдин[930].

В свою очередь, К.А. Скальковский предлагал, наряду с Мурманским побережьем, использовать в качестве базы крейсеров и Архангельск. Если в нем сделать «грозный военный порт, то, конечно, близость его к торговым портам Англии, Норвегии и Германии… дала бы нашим военно-морским силам другое значение, чем какое имеют они, болтаясь в затертых со всех сторон водах Черного и Балтийского морей, или находясь в другом полушарии в Восточном Океане»[931].

Подводя итог дискуссии по вопросу о русском северном порте, необходимо отметить, что, несмотря на всемерную поддержку со стороны властей и активную пропаганду сторонников устройства опорного пункта для крейсеров на Русском Севере, приоритет в развитии был отдан Либавскому порту. Тем не менее, о северном русском побережье не забывали. Так, например, благодаря стараниям С.Ю. Витте и архангельского губернатора А.П. Энгельгардта, на Мурманском побережье в 1894-1895 гг. было начато устройство телеграфа[932]. Хотя это делалось сугубо для развития местных промыслов, однако, по нашему мнению, эта мера могла бы способствовать и военно-морским целям. В самом начале 1900-х гг. в научных кругах обсуждался вопрос о возможности плавания Северным Морским путем[933]. После окончания Японской войны на Север несколько раз ходили отдельные корабли и целые соединения возрождающегося русского флота[934]. Однако о порте на Мурмане вспомнили только после начала Первой Мировой войны, когда Северный Ледовитый океан и Белое море стали

---

[930] Путешествие в кемский и кольский уезды в 1895 году… // Русское Судоходство. 1896. № 4. (169). С. 10.
[931] *Скальковский К. [А.]* Внешняя политика России и положении иностранных держав… С. 139.
[932] *Энгельгардт А.П.* Печорский край и Новая Земля… С. 57, 58.
[933] См., напр.: *Брейтфус Л.Л.* Морской сибирский путь на Дальний Восток. Краткая история плавания Карским морем и Сибирским Ледовитым океаном. СПб., 1904; *Дриженко Ф.* Гидрографические работы в Северном Ледовитом океане в 1903 году. // Морской Сборник. 1904. № 8. С. 49 – 71.
[934] Об одном таком плавании учебного гардемаринского отряда см.: *Блинов В.* На Мурмане. (Из личных воспоминаний автора, дополненных новейшими данными). Петроград, 1918.

единственными коммуникациями, связывающими Россию с ее союзниками по Антанте. В 1916 г. в качестве торгового порта был основан Романов-на-Мурмане (современный Мурманск)[935].

Рассматривая судьбу русского порта на Северном побережье, нельзя не согласиться с мнением К.К. Случевского, писавшего, что «наше северное Поморье, этот существенно важный для нас край, остается как-то вне всяких соображений и о нем вспоминают только урывками, случайно, часто по личной фантазии того или другого человека» [936].

Итак, можно констатировать факт, что в сознании большей части военно-морских кругов сложилось убеждение, что Россия имела два возможных основных опорных пункта для ведения крейсерской войны: Владивосток на Дальнем Востоке и одна из бухт на Мурманском побережье. По мнению современников, оба эти места были идеальными для базирования крейсеров. Тем не менее, они не имели достаточно развитой инфраструктуры.

4. Поиск потенциальных мест для базирования крейсеров в мировом океане и альтернативные варианты решения задачи снабжения.

Помимо ставки на собственные ресурсы, в военно-морской среде всегда существовали предположения о возможностях базирования наших кораблей за рубежом. Распространению подобных идей способствовала и позиция нового генерал-адмирала, Великого князя Алексея Александровича, который был убежден, что крейсера гораздо дешевле содержать в заграничных водах[937]. Вся эта концепция, на наш взгляд, берет свое начало в источнике, относящемся еще к 1867 г. – записке «Мысли об употреблении флота на постоянную деятельную службу, с сохранением всех флотилий на

[935] Подробнее об основании Мурманска см.: *Федоров П.В.* Северный вектор в российской истории… С. 150 – 163.
[936] *Случевский К.К.* Поездки по Северу России… С. 138.
[937] Записка Великого князя Алексея Александровича по поводу брошюры Кази… Л. 11.

сравнительно меньшие деньги». Неизвестный автор писал, что «для достижения должной цели содержания флота, мы обязаны и можем содержать постоянно весь сооружаемый флот только заграницей»[938].

Русские морские офицеры традиционно возлагали большие надежды на США. П.А. Мордовинов отмечал, что Соединенные Штаты по своему географическому положению между двух океанов имели значение «*стратегической базы для крейсерской войны*»[939]. Считалось, что в случае войны они могли бы стать опорным базисом для действия наших крейсеров[940]. Такого же мнения придерживался в 1890-х гг. и К.А. Скальковский. Он указывал, что, если в мирное время Соединенные Штаты мало интересны для России, то в военное - «особенно при войне с Англией, дружественный нейтралитет республики для России придется очень кстати»[941].

Основанием для подобных взглядов являются многочисленные свидетельства доброжелательного отношения американцев к России и ко всему русскому. В качестве примера можно привести интересный эпизод из воспоминаний Е.И. Аренса: в 1885 г. русский клипер «Стрелок» и английский корвет «Гарнет» вместе пришли в Норфолк и одновременно салютовали американскому флагу. Американцы тотчас ответили нашему крейсеру, а британцу – лишь на следующий день, мотивируя это тем, что после салюта русскому кораблю солнце зашло, и флаг был спущен. Более того, по свидетельству Е.И. Аренса, во время стоянки русского крейсера в американском порту местная пресса и общество были настроены к русским вполне благожелательно, и с первого дня стоянки на клипере постоянно было много посетителей[942]. В свою очередь, контр-адмирал В.Ф. Руднев, вспоминания свое кругосветное путешествие 1880-1883 гг., указывал, что

---

[938] ГА РФ Ф. 677. Оп. 1. Д. 318. Л. 1об, 2.
[939] *Мордовин П.А.* Исторические соприкосновения России и Северной Америки… С. 51. *Курсив П.А. Мордовина*.
[940] См., напр.: ГАРФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 318. Л. 17.
[941] *Скальковский К.[А]*. Внешняя политика России и положении иностранных держав… С. 521.
[942] *Аренс Е.[И]*. Из плавания на клипере «Стрелок» в 1883 - 1885 гг. // Русское Обозрение. 1890. № 9. С. 72.

стоянка в Сан-Франциско превратилась в череду приемов[943]. Через десять лет, в 1893 г., вице-адмирал Н.И. Казнаков отмечал, что «…желание американцев оказать нам особое гостеприимство выражалось на каждом шагу»[944]. На наш взгляд, одного проявления симпатий совершено недостаточно для того, чтобы делать какие-нибудь выводы относительно возможности использования американских портов в случае войны с Англией, как считали представители русских военно-морских кругов. Подтверждение этому мы находим у капитана 2 ранга Дмитриева, который указывал, что, несмотря на то, что русское общество видит США нравственно обязанными за русскую помощь в 1863-м году, американцы не пойдут далее слов[945].

П.А. Мордовин указывал, что секрет сильных русских симпатий американцев заключался в том, что Россия и США имели общего врага – Великобританию, «которая своими неблаговидными поступками, несправедливостями и торгашеским эгоизмом, приобрела надолго вражду американского народа, ожидающего в свою очередь удобной минуты, чтобы нанести возможный вред английскому морскому владычеству и торговым интересам»[946]. Аналогичную мысль высказывал и К.А. Скальковский. Он считал, что в Америке «масса публики за Россию вовсе не от расположения к нам…, но из ненависти к Англии. В России она видит естественного врага и соперника Англии… и к ней, несмотря на сродство, они чувствуют ненависть, зависть и отчасти страх». Причина этого заключалась отчасти в «старой исторической вражде, отчасти в стремлении англичан совать всюду свой нос. <…> Американские фабриканты, судохозяева, издатели и прочие видят в англичанах своих естественных и главных конкурентов»[947]. В связи с этим было очевидно, что, когда англо-американские отношения будут

---

[943] *Руднев В.Ф.* Из Владивостока в Сан-Франциско и на Сандвичевы острова. (Из воспоминаний кругосветного плавания на крейсере «Африка») // Русская Старина. 1909. №. 5. С. 369 и далее.
[944] Извлечение из рапортов начальника эскадры Атлантического океана, вице-адмирала Казнакова. // Морской Сборник. 1893. № 11. Известия о плавании наших судов за границей. С. 1.
[945] РГА ВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 1538. Л. 25об.
[946] *Мордовин П. А.* Исторические соприкосновения России и Северной Америки… С. 72.
[947] *Скальковский К. [А].* Внешняя политика России и положении иностранных держав… С. 516.

улажены, Россия не сможет рассчитывать на американские базы[948]. К.А. Скальковский писал: «Любовь американцев к нам напоминает любовь России к абиссинцам, она более культивировалась на почве платонической, посылкой «Миантономо» (рис. 75), и речами американских моряков в ресторанах в Москве и Нижнем… С нашей стороны выражение любви гораздо реальней. Мы не только ограничивались обменом вежливостей, но делали серьезные шаги, начиная с вооруженного нейтралитета 1780 г. в самый разгар борьбы американцев за независимость»[949].

Комиссия, созванная «для обсуждения вопроса о будущем составе флота», указывала, что нашим крейсерам вряд ли можно будет рассчитывать на сочувствие дружественных стран, поскольку в случае войны они будут придерживаться строгого нейтралитета[950]. Аналогичные мысли высказывал и вице-адмирал Н.М. Чихачев. Он считал, что крейсерская война, направленная против английской торговли, «косвенно отзовется весьма сильно на все морские государства, а потому весьма понятно, что мы не можем ожидать сочувствия ни в одной из морских держав, а напротив того, должны ждать не только строгого нейтралитета, но даже косвенного противодействия»[951].

В качестве противовеса американской ориентации К.А. Скальковский предложил в крейсерской войне опираться на дружественные государства Пиренейского полуострова. По его мнению, Россия должна была, прежде всего, заключить союз с Испанией, «естественным врагом Англии», так как она по своим политическим условиям всегда преследовала почти те же цели, что и сама Россия. Одновременно России необходимо было поддерживать хорошие отношения и с Португалией, поскольку она, благодаря наглости Англии, «довольно сухо относится к английским притязаниям на командование»[952]. Более того, «…хотя никогда ни Россия не присоединится к

---

[948] См., напр.: *Носков В.В.* Россия, США и Англия на Тихом океане: стратегия трехстороннего соперничества. // Вестник истории международных отношений в Тихоокеанском регионе. 2000. № 1. Хабаровск, 2000. С. 9, 10.
[949] *Скальковский К. [А].* Внешняя политика России и положении иностранных держав… С. 516.
[950] *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX века… С. 80.
[951] РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4103. Л. 86.
[952] *Скальковский К. [А].* Внешняя политика России и положении иностранных держав… С. 192, 193, 207.

Португалии, ни Португалия к России, некоторое сближение двух стран вовсе не лишнее». Это государство «для нас вдвойне интересное: и в торговом, и в политическом отношении. В торговом оно важно потому, что было бы очень легко завести прямые сношения морем с Португалией на судах под русским флагом. <…> В политическом отношении Португалия важна не по своей малочисленной военной силе, а по ее колониальному положению в разных частях света. В случае крейсерской войны португальские порты могли бы нам быть очень полезными»[953].

Одним из способов решения задачи снабжения паровых кораблей был поиск укромных мест для производства бункеровки, т.е. перегрузки топлива с угольного транспорта на крейсер. Насущность этой проблемы была настолько очевидной, что в свое время К. А. Скальковский, недоумевая, писал: «Непонятно… почему, посылая каждый год эскадры в Тихий океан, мы никогда не догадались занять там какой-либо подходящий для устройства военного порта остров. И тут руководила наша дипломатическая мнительность, хотя русские люди начала нынешнего столетия не стеснялись поднимать русский флаг и в Калифорнии, и на Сандвичевых островах, а правительство всю северную часть Тихого океана, несмотря на протесты Англии, объявляло “морем закрытым”»[954]. Необходимо отметить, что эти упреки справедливы только отчасти. Намерения создать собственную военно-морскую базу в океане прослеживаются и в самом начале броненосной эпохи. В качестве примера можно упомянуть неудачную попытку укрепиться на острове Цусима в 1860 г.

Потребовалось двадцать лет, чтобы под шпицем Адмиралтейства осознали необходимость русскому флоту иметь заграничные станции. Конфликт с Китаем, происшедший в 1880-1881 гг. из-за Илийского края, стал одним из тех толчков, которые спровоцировали начало массовой кампании

---

[953] *Скальковский К.[А]*. Путевые впечатления в Португалии, Франции, Австрии и Италии. СПб.,1885. С. 31, 32.
[954] *Скальковский К. [А]*. Внешняя политика России и положении иностранных держав… С. 555

по изучению мирового океана[955]. Характерной особенностью этого периода стало появление ряда проектов, посвященных созданию морских опорных пунктов в мировом океане. Рапорты командиров кораблей и воспоминания моряков, ходивших в то время в кругосветки, пестрят описаниями различных островов, бухт, заливов и т.п.

В Морском министерстве существовали определенные планы относительно Южной Америки. В частности, К.П. Победоносцев в одном из писем к императору Александру III отмечал, ссылаясь на донесения русского посланника в Аргентине, что на побережье этой страны живет девять тысяч «православных славян-мореходов», выходцев из Далмации, число которых постоянно пополняется новыми переселенцами. В связи с этим, писал обер-прокурор Св. Синода, «…на этот край обращено внимание Морского министерства, которое надеется в тамошних, мало кому известных южных пристанях припасти убежище для судов наших на случай морской войны»[956]. Содержащиеся в отдельных рапортах командиров русских крейсеров указания на особое доверительное отношение правительств и населения стран Латинской Америки к офицерам и командам наших кораблей позволяют утверждать, что определенные предпосылки для подобных надежд существовали. Вот лишь некоторые примеры.

Командир крейсера II ранга «Рында», капитан 1 ранга А.Х. Кригер сообщал, что вверенный его командованию корабль «за все время стоянки [в Буэнос-Айресе]… был постоянным предметом особенного внимания жителей. С утра и до вечера на набережной стояли толпы народа. В праздничные дни, когда допускался осмотр крейсера, в течение 5 часов на крейсере бывало посетителей от 2800 до 3400 человек. Народонаселение относилось крайне сочувственно к нам…». Помимо всего прочего, командир и два офицера были приняты аргентинским президентом[957].

---

[955] *Катаев В.И.* Крейсерские операции Российского флота… С. 151; *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х гг. XIX века… С. 163.
[956] Победоносцев и его корреспонденты. Письма и записки... С. 821, 822.
[957] Крейсер «Рында». Извлечение из рапортов командира, капитана 1 ранга А.Х. Кригера. // Морской Сборник. 1893. № 7. Известия о плавании наших судов заграницей. С. 5, 9.

Не отставала от Аргентины и Бразилия. Так, командир клипера «Разбойник», капитан 2 ранга князь П.П. Ухтомский уведомлял Морское Министерство о том, что во время стоянки крейсера на рейде Рио-де-Жанейро «власти и в особенности граждане города выказывали самую предупредительную любезность». Более того, командир крейсера и два офицера были представлены президенту Бразилии[958]. Согласно рапорту капитана 1 ранга А.Х. Кригера аналогичной чести быть был удостоен в свое время и он сам[959]. Кроме вышеуказанных стран Адмиралтейство интересовали еще Чили и Мексика[960].

Среди мест, потенциально пригодных для базирования крейсеров, рассматривался и «Черный континент». Согласно публицисту К.А. Скальковскому, России было важно, «чтобы наименьшее число африканских портов находилось в руках англичан, так как успешность крейсерской войны против Англии прямо пропорциональна числу портов, не находящихся под контролем Англии». По его мнению, в интересах ведения крейсерства и для лучшего изучения Восточной Африки и Аравии, России было бы выгодно занять «один из заливов Красного моря или Аденский залив для учреждения там русского порта, как опорного пункта для пароходных сношений с Приморской областью и на случай морской войны…»[961].

Это были не только слова, поскольку проводились определенные попытки по закреплению России в указанном регионе. В 1884 г. по инициативе военного агента в Париже генерал-майора Л.А. Фредерикса велась переписка с французской фирмой «Рабо, Базен и К°» по поводу покупки территории Шейх-Саид, расположенной на берегу Аденского залива. Однако вскоре от этого варианта отказались[962]. Как нам кажется, одной из причин этого было нежелание вступать в конфронтацию с Англией,

---

[958] Крейсер «Разбойник». Извлечение из рапортов командира, капитана 2 ранга князя П.П. Ухтомского. // Морской Сборник. 1893. № 6. Известия о плавании наших судов заграницей. С. 12.
[959] Крейсер «Рында». Извлечение из рапортов командира, капитана 1 ранга А.Х. Кригера. // Морской Сборник. 1893. № 4. Известия о плавании наших судов заграницей. С. 3.
[960] *Кондратенко Р.В.* Морская политика России в 80-х гг. XIX века… С. 309.
[961] *Скальковский К. [А].* Внешняя политика России и положении иностранных держав… С. 204, 353.
[962] *Кондратенко Р.В.* Морская политика России в 80-х гг. XIX века… С. 307.

поскольку Аден был стратегической британской военно-морской станцией и поэтому постепенно превращался во второй Гибралтар[963].

Одной из возможностей закрепиться на африканском побережье Индийского океана, по мысли слависта и публициста А.А. Майкова, была ставка на «верного, надежного друга» России – Абиссинию[964]. В связи с этим нельзя не вспомнить попытку России укрепиться во Французском Сомали. Речь идет об авантюре Н.И. Ашинова[965]. Не останавливаясь подробно на ней, скажем лишь несколько слов. Несмотря на скептическое отношение современников к «вольному казаку» Ашинову, адмирал И.А. Шестаков заинтересовался его предложением. Это было вызвано тем, что «скудость морского бюджета побуждала [его]… изыскивать любые возможности для приобретения права на использование такого опорного пункта в океанах, который располагался бы вблизи торговых путей»[966]. Другим сторонником «ашиновского предприятия» был капитан-лейтенант Н. М. Баранов. В своем письме императору Александру III он отмечал, что в ходе бесед с Н.И. Ашиновым у него сложилось мнение, что Таджурский залив «в стратегическом отношении совершенно удобен и хорош», и он вызывался добровольно съездить туда, чтобы на месте проверить достоверность полученной информации[967]. Однако намерениям Н.М. Баранова не суждено было сбыться: в 1889 г. Франция, убедившись в том, что официальный Санкт-Петербург отмежевывается от ашиновцев, выставила их с территории своей колонии. Именно поэтому, во избежание повторения аналогичного результата, А.А. Майков настаивал на том, что «на африканской почве Россия сейчас может успешно действовать только в союзе с Францией»[968].

---

[963] См., напр.: Крейсер «Африка». Извлечение из рапортов командира, капитан-лейтенанта Е.И. Алексеева. // Морской Сборник. 1883. № 8. Официальная часть. С. 17.
[964] *Майков А.А.* Заметки по внешним делам. // Русская Беседа. 1896. № 9. С. 173.
[965] Подробнее о биографии и деятельности Н.И. Ашинова см.: *Луночкин А.В.* «Атаман вольных казаков» Николай Ашинов и его деятельность. Волгоград, 2000. О роли Морского ведомства в абиссинском деле: *Кондратенко Р.В.* «Хотим учредить угольную станцию…» // Гангут. Вып. 78. СПб., 2013. С. 98-110.
[966] *Кондратенко Р.В.* Морская политика России в 80-х гг. XIX века… С. 311.
[967] Цит. по: *Ламздорф В.Н.* Дневник 1886 – 1890. Минск, 2003. С. 148, 149.
[968] *Майков А.А.* Заметки по внешним делам… С. 176.

Нам представляется интересным тот факт, что предприятие Н.И. Ашинова было не одиночной авантюрой. Подобные мысли были широко распространены среди русских патриотических кругов. В качестве примера можно привести мнение М.Ф. Меца, редактора журнала «Русское Судоходства» о том, что две главные морские твердыни России - Мурман и Владивосток, должны быть дополнены третьей - «на русских побережьях Индийского океана»[969].

Одним из самых многообещающих мест для создания опорных пунктов был Тихий океан. Как мы помним, Совещание 21 августа отводило большую роль Дальнему Востоку как базису крейсерских операций. Необходимо отметить, что Управляющий Морским министерством адмирал И.А. Шестаков был сторонником развития русского присутствия в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Он считал, что «именно там всего удобнее развиваться избытку наших народных сил», так как «будущность человечества… на Тихом океане». Более того, он отмечал, что именно «оттуда (в особенности после прорытия Панамского перешейка, за истинную нейтральность которого ручается политическая догма Штатов), мы можем нанести существенный вред нашим европейским противникам…»[970]. Подобные взгляды разделялись многими современниками[971]. На обширной площади Тихого океана было рассеяно множество островов, которые в случае войны могли стать опорными пунктами для русских крейсеров. Адмирал И.А. Шестаков писал в январе 1884 г. контр-адмиралу Н.В. Копытову: «…мы должны, в случае войны, иметь в Тихом океане каменноугольные станции для наших крейсеров. Избранные для этого пункты не следует укреплять, но необходимо содержать в исправности

---

969 *М[ец] М.[Ф]*. Русская мысль в январские морозные дни. // Русское Судоходство. 1896. № 1 (166). С. 8.
970 РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4103. Л. 114.
971 *Венюков М.И.* Индейский океан (Его настоящие и вероятное будущее). // Русская Мысль. 1894. № 6. С. 3; *Корф А.Н.* Краткий очерк Приамурского края. Хабаровка, 1891. С. 3; *Черевкова А.А.*. История одной маленькой монархии. // Исторический Вестник. 1898. № 1. С. 335, 336.

склады угля и других принадлежностей, сохраняя их под наблюдением доверенных агентов…»[972].

По мнению русского публициста К.А. Скальковского, лучшими местами для оборудования крейсерской станции на Тихом океане являлись архипелаг Цусима и незамерзающий залив Лазарева[973]: «и по географическому положению, и по доступности для военных судов в течение круглого года… эти пункты были бы чрезвычайно полезны, как опорные для крейсерской войны…»[974]. Согласно источникам, после неудачи 1860 г. вариант Цусимских островов практически не рассматривался в военно-морских кругах. Что же касается порта Лазарева, то подробная характеристика этого места содержится у генерал-майора Генерального Штаба М.В. Грулёва[975]. О большом значении этого пункта свидетельствует уже тот факт, что во время Афганского кризиса 1885 г. было достаточно только одних слухов о готовности России занять порт Лазарева, чтобы Великобритания захватила и укрепила остров Гамильтон в Корейском проливе[976].

Одной из потенциальных угольных станций в Тихоокеанском регионе, на наш взгляд, вполне мог быть Порт-Ллойд на островах Бонин. Командир клипера «Наездник» капитан 2-го ранга Л.К. Кологерас в своем рапорте дал весьма подробное описание этого пункта: «Вход в порт Lloyd и распознание его с моря, руководствуясь картой…, не представляет никаких затруднений. <…> Порт этот, хотя и редко посещаемый судами, хорошо исследован и достаточно известен мореплавателям…». Самым главным преимуществом этого пункта, по нашему мнению, являлся тот факт, что военные суда заходили сюда весьма редко и случайно. Сообщение же с Японией

---

[972] Цит. по: *Кондратенко Р.В.* Морская политика России в 80-х гг. XIX века… С. 168.
[973] Ныне в заливе расположен порт Вонзан и северокорейская военно-морская база. В колониальный период назывался Гэндзан или порт Лазарева. Открыт фрегатом «Паллада» в 1855 г. и назван в честь адмирала М.П. Лазарева.
[974] *Скальковский К. [А].* Внешняя политика России и положении иностранных держав… С. 470.
[975] *Грулёв М.В.* В Штабах и на Полях Дальнего Востока. Воспоминания офицера Генерального Штаба и командира полка о русско-японской войне. М., 2007. С. 26 – 28.
[976] *Скальковский К. [А].* Внешняя политика России и положении иностранных держав… С. 472.

поддерживалось четыре раза в год[977]. Интерес к островам Бонин продолжал сохраняться и в дальнейшем. Так, начальник эскадры в Тихом океане вице-адмирал П.П. Тыртов в конце 1893 г. послал клипер «Разбойник» для исследования указанного архипелага. Это было связано с тем, что в свое время он, командуя клипером «Гайдамак», исправлялся после урагана на одном из островов, входивших в его состав. Тогда они были почти необитаемы, и на них жили лишь «несколько авантюристов с китобойных судов»[978].

В первой половине 1880-х гг. внимание Морского министерства привлекли Сандвичевы или Гавайские острова. Значение этих островов отмечалось еще в начале XIX столетия[979]. Главной причиной этого было их выгодное стратегическое положение: они находились «в одной из важнейших частей Тихого океана»[980]. Контр-адмирал В.Ф. Руднев указывал, что «Сандвичевы острова составляют центральный пункт северной половины Тихого океана и единственную промежуточную гавань между Америкой и Азией, где суда могут пополнить свои запасы…»[981]. Важность этого пункта обуславливалась тем, что в свое время этот архипелаг оказался в центре борьбы между Англией и США за сферы влияния[982]. Тогда же Ф. Коломб отмечал важную роль этих островов в войне на море на Тихом океане[983]. К сожалению, Морское министерство России упустило время, и на архипелаге была устроена американская угольная станция[984].

Другим потенциальным местом для устройства опорного пункта для русских крейсеров могли быть Филиппины. Специально для их изучения во

---

977 Клипер «Наездник». Извлечение из рапорта командира, капитана 2 ранга Л.К. Кологераса. // Морской сборник. 1884. № 4. Известия о плавании наших судов за границей. С. 13-15.
978 Извлечение из рапорта начальника эскадры в Тихом океане, вице-адмирала П.П. Тыртова. // Морской Сборник. 1894. № 4. Известия о плавании наших судов за границей. С. 3.
979 *Добель П.В.* Путешествия и новейшие наблюдения в Китае, Маниле и Индо-Китайском архипелаге. М., 2002. С. 178, 179
980 *Черевкова А.А.* История одной маленькой монархии… С. 335.
981 *Руднев В.Ф.* Из Владивостока в Сан-Франциско и на Сандвичевы острова. (Из воспоминаний кругосветного плавания на крейсере «Африка»). // Русская Старина. 1909. №. 5. С. 373.
982 *Кондратенко Р.В.* Морская политика России в 80-х гг. XIX века… С. 173.
983 *Валицкий Ст.* Взаимное положение Англии и России в Северном Тихом океане. // Морской Сборник. 1878. № 4. С. 25.
984 Северо-американская угольная станция на Сандвичевых островах. // Морской Сборник. 1894. № 5. Морская хроника. С. 38.

второй половине 1880-х гг. туда был послан флигель-адъютант капитан 1 ранга С.О. Макаров на корвете «Витязь». В одном из его рапортов дан подробный анализ достоинств и недостатков каждого из осмотренных им местных портов. Так «порт Галера представляет некоторое удобство для наших крейсеров в военное время, как потому, что порт этот мало посещается пароходами…, так и потому, что он имеет два выхода». В свою очередь, бухты Нин и Талиндак весьма удобны для рандеву крейсеров с угольными транспортам. Однако самым выгодным местом является бухта Маламрайя, поскольку «в ней много закрытых заливов, в которых укрываться чрезвычайно легко и вместе с тем оба входа в бухту узкие, так что их легко заградить, и, имея на высоких входных мысах наблюдательные посты… есть возможность заблаговременно принять все необходимые меры»[985].

Проблема закрепления на этом архипелаге волновала не только представителей Морского министерства. Публицист К.А. Скальковский предлагал воспользоваться испанским гостеприимством, поскольку «с Испанией нам делить нечего, и она смело могла впустить нас в свое соседство за хорошее, конечно, вознаграждение»[986]. Как нам кажется, вероятность приобретения опорного пункта на Филиппинах была достаточно высокая. В пользу этого говорил тот факт, что «на Филиппинские острова испанское правительство никогда не обращало должного внимания, считая оные второстепенной колонией…»[987]. Таким образом, можно констатировать, что возможность устройства военно-морской станции в этом районе мирового океана зависела от благосклонности Министра финансов к планам и намерениям Морского министерства. С точки зрения К.А. Скальковского, вопрос о приобретении бывшей испанской колонии, облегчался тем, что в мировой практике уже были подобные прецеденты. Так Голландия уступила

---

[985] *Макаров С.О.* Плавания корвета «Витязь» в Филиппинском архипелаге. //Цитадель Вып. 11. СПб., 2004. С. 76, 77, 79, 80.
[986] *Скальковский К. [А]*. Внешняя политика России и положении иностранных держав… С. 555.
[987] *Добель П.В*. Путешествия и новейшие наблюдения в Китае, Маниле и Индо-Китайском архипелаге… С. 206.

некоторые западноафриканские фактории Англии, Швеция продала остров Святого Варфоломея Франции, а Дания уже почти продала остров Святого Фомы Америке[988].

Еще одна потенциальная возможность создать опорный пункт на Тихом океане для действий русских крейсеров была связана с деятельностью известного путешественника и этнографа Н.Н. Миклухо-Маклая. В начале 1880-х гг. он предложил создать на Новой Гвинее морскую станцию. Мнения относительно достоинств и недостатков этого варианта разделились. Так, император Александр III был, в общем, за создание на этом острове русской крейсерской станции, а Управляющий Морским министерством И.А. Шестаков сильно колебался в этом вопросе[989]. В свою очередь, К.А. Скальковский считал, что раз мы постоянно всем уступаем, то нам нелепо идти на конфликт с Великобританией и Германией из-за указанной территории. Тем не менее, он признавал, что Новая Гвинея «…годилась бы нам разве как приют для крейсеров на случай войны»[990].

Не только Тихий океан, но и Атлантика привлекала внимание русских военно-морских кругов. Выше мы уже упоминали, что воды Атлантического океана рассматривались современниками в качестве одного из главных театров военных действий. В 1888 г. С.С. Бутурлин, военный агент в Лондоне, в своем письме к адмиралу И.А Шестакову, сообщал, что существует возможность купить принадлежащий Дании остров Святого Фомы[991]. Управляющий Морским министерством приказал собрать о нем сведения. Впоследствии командир фрегата «Минин», капитан 1-го ранга Ф.П. Энгельм отмечал в своем рапорте, что этот остров, «составлявший прежде центр всей вест-индской торговли», хотя и потерял свое первенствующее значение, но «до сих пор его прекрасная бухта с хорошо устроенными угольными складами, систернами [так в тексте – В.Б.] дождевой воды и

---

988 *Скальковский К. [А].* Внешняя политика России и положении иностранных держав… С. 555.
989 *Кондратенко Р.В.* Морская политика России в 80-х гг. XIX века… С. 166.
990 *Скальковский К. [А].* Внешняя политика России и положении иностранных держав… С. 555 - 557.
991 Цит. по: *Кондратенко Р.В.* Морская политика России в 80-х гг. XIX века… С. 310.

плавучим доком, единственным в Вест-Индии…, привлекает много судов, имеющих надобность в этих удобствах»[992]. В свою очередь, П.А. Безобразов, командир крейсера «Генерал-Адмирал», отмечал, что на рейде этого острова часто налетают шквалы с гор, что «по наведенным справкам оказалось… здесь… явление весьма обычное»[993].

Несмотря на то, что Морское министерство вскоре отказалось от покупки бывшего датского острова, район Вест-Индии считался среди высшего флотского командования весьма многообещающим в случае крейсерской войны[994]. Об этом свидетельствует, в частности, отношение, направленное из Морского министерства Начальнику Отряда судов в Средиземном море контр-адмиралу Н.И. Казнакову. В нем указывалось, что «точкой опоры для наших крейсеров в Атлантическом океане во время войны с успехом может служить Вест-Индия с множеством ее островов, заливов и проливов. В этом архипелаге существуют территории или совершенно пустынные или настолько нейтральные, что крейсера наши, пользуясь убежищем в этих водах, не рискуют явно нарушить установившиеся международные права». В качестве примера, И.А. Шестаков приводил остров Сан-Доминго, который, благодаря незначительному народонаселению, «представляет весьма большие удобства относительно выбора уединенных мест для производства перегрузки [угля], починки и отдыха команд крейсеров»[995].

Еще одним потенциальным местом для убежища наших крейсеров могла быть бухта Ангра-Пеквена на западном побережье Африки. Капитан 2 ранга В.В. Благодарев 1-й, командир корвета «Скобелев», сообщал, что это единственное место, заслуживающее внимание из всех, посещенных его кораблем на Западном побережье Африки. Он отмечал, что оно «в настоящее

---

[992] Фрегат «Минин». Извлечение из рапорта командира, капитана 1 ранга Ф.П. Энгельма. // Морской Сборник. 1890. № 6. Известия о плавании наших судов за границей. С. 1.
[993] Крейсер «Генерал-Адмирал». Извлечение из рапортов командира, капитана 1 ранга П.А. Безобразова. // Морской Сборник. 1893. № 8. Известия о плавании наших судов за границей. С. 7.
[994]Оценку этого региона см. в статье: Стратегическое значение Вест-Индии. Перевод А. де-Л. // Морской Сборник. 1897. № 12. С. 1 – 21.
[995] О плавании отряда судов в Средиземном море под командою контр-адмирала Н.И. Казнакова... Л. 112об.

время не представляет каких-либо удобств…, кроме спокойной якорной стоянки; если же со временем удастся развить и устроить эту местность, то оно будет хорошим пунктом для судов, идущих в Индийский океан или Зондским проливом, но не желающих или не могущих идти через английские владения»[996]. К слову сказать, эта характеристика впоследствии оправдалась: именно эта бухта, тогда принадлежавшая Германии, была одним из немногим мест, где 2-я Тихоокеанская эскадра в 1905 г. смогла спокойно провести одну из своих угольных погрузок и дать несколько дней отдыха своим экипажам[997].

Существовали и противники приобретения угольных станций. Адмирал И.А. Шестаков писал Министру Иностранных дел Н.К. Гирсу: «Нельзя предвидеть никакой пользы от водружения русского флага в отдаленных морях, которые мы не будем в состоянии удержать за собой»[998]. В свою очередь, вице-адмирал Н.М. Чихачев прямо указывал, что «различные склады или rendes-vous, [устроенные] в отдаленных пунктах океанов для снабжения крейсеров, легко могут быть открыты неприятелем и, во всяком случае, отвлекут наши крейсера… от их прямого назначения…»[999]. Это мнение находило своих сторонников среди представителей военно-морских кругов. Так, А. Бурун считал, что «они [т.е. угольные станции – В.Б.] будут лишней обузой для России, доставят вовсе не удобства и выгоды крейсерам, а западни, о которых еще гораздо ранее будут заблаговременно осведомлены юркие всесветные мореплаватели»[1000].

В связи с такими настроениями в 1880-е гг., как и в 1860-1870-е, одним из главных способов повысить автономность крейсеров по-прежнему оставалось использование парусов. Представляется интересным, что наличие

---

[996] Корвет «Скобелев». Извлечения из рапортов командира капитана 2-го ранга В.В. Благодарева 1-го. // Морской Сборник. 1885. № 5. Известия о плавании наших судов заграницей. С. 25.
[997] *Семенов В.И.* Расплата. // *Семенов В.И.* Трагедия Цусимы. М., 2008. С. 324 – 328.
[998] РГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 6232. Л. 15.
[999] РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4103. Л. 86об.
[1000] *Бурун А*. Наш флот… С. 204.

рангоута продолжало оставаться и в конце XIX в. одним из главных атрибутов крейсеров[1001].

Существовали приказы Морского министерства о преимущественном использовании ветра во время крейсерств. Можно привести несколько примеров подобных распоряжений. Наиболее полно они отразились в инструкции для командира клипера «Стрелок», капитана 2-го ранга Н.И. Скрыдлова: «Разводка паров разрешается не иначе как в экстренных, особых случаях, причем о всякой разводке и продолжительности хода под парами, как равно и о причинах, заставивших развести пары, следует упоминать в рапортах Ваших, которые должны высылаться на имя Его Императорского Высочества Августейшего Генерала-Адмирала из каждого порта»[1002]. Затем можно отметить указание Управляющего Морским министерством И.А. Шестакова контр-адмиралу Н.И. Казнакову относительно фрегата «Владимир Мономах»: во время перехода в Сингапур его командир должен «по возможности избегать парового плавания»[1003]. Еще одной иллюстрацией подобной политики является приказ крейсеру «Рында» идти из Нью-Йорка в Кадис под парусами[1004].

Несмотря на столь четкие директивы, все зависело от различных факторов, прежде всего, от состояния погоды и намерений командира корабля. Реальность выполнения данных указаний морского начальства прекрасно иллюстрируют опыты капитана 1 ранга К.К. Де Ливрона, командира крейсера «Адмирал Нахимов», проведенные им в 1888 г. Они доказали, что крейсера «Память Азова» и «Адмирал Нахимов» вполне могли использовать паруса для океанских переходов: при ветре в 3 балла «Адмирал Нахимов» под всеми прямыми парусами без помощи паровой машины давал 3,5 узла, затем при присоединении силы пара и при действии одного котла

[1001] *Кливленд*. О морской обороне Великобритании и ее колоний. // Морской сборник. 1890. № 8. Морская хроника. С. 16, 17.
[1002] О плавании отряда судов в Средиземном море под командою контр-адмирала Н.И. Казнакова… Л. 105об.
[1003] Там же. Л. 115, 115об.
[1004] Извлечение из рапортов начальника эскадры Атлантического океана, вице-адмирала Казнакова… С. 9.

была достигнута скорость 4,5[1005]. В качестве еще одного примера можно привести переход клипера «Наездник» из Иокогамы в порт Ллойд (Бонин-Сима) в ходе которого, он преодолел 557 миль, из которых 495 – было пройдено под парусами, а 62 – под парами[1006].

Учитывая вышеуказанную тенденцию, от командира русского крейсера в конце XIX века, также как от мореходов древности, требовалось знание ветров и океанских течений. Так, капитан 1 ранга Ф.Е. Гессен, командир крейсера «Дмитрий Донской» писал в своем рапорте, что «все плавание от Нагасаки до Суэца в 7572 мили было совершенно крейсером при благоприятных ветре и течении в Индийском океане с помощью парусов, которые ставились при всяком удобном случае, и без малейших повреждений машины…»[1007]. Необходимость подобного умения для морских офицеров понималась и на заре развития русского парового крейсерского флота. Например, командир клипера «Абрек» капитан-лейтенант К.П. Пилкин писал из Саймонс-Бая, что, зная расположение ветров в океане, можно значительно сократить путь[1008].

В некоторых ситуациях паруса ставились в помощь паровой машине. В качестве примера можно привести плавание крейсера II ранга[1009] «Джигит» в Средиземном море[1010].

Удачные парусные переходы русских крейсеров были одним из поводов для гордости их офицеров. Лейтенант А.М. Доможиров, совершивший кругосветное плавание на клипере «Джигит», писал: «Плавание наше одно из успешнейших по быстроте… Действительно, чего

[1005] Крейсер «Адмирал Нахимов». Извлечение из рапорта командира капитана 1 ранга К.К. Де Ливрона. // Морской Сборник. 1889. № 2. Известия о плавании наших судов за границей. С. 27.
[1006] Клипер «Наездник». Извлечение из рапорта командира, капитана 2 ранга Л.К. Кологераса. // Морской Сборник. 1884. № 4. Известия о плавании наших судов за границей. С. 13.
[1007] Крейсер «Дмитрий Донской». Извлечение из рапортов командира, капитана 1 ранга Ф.Е. Гессена. // Морской Сборник. 1893. № 6. Известия о наших судах за границей. С. 6.
[1008] Рапорт командира клипера «Абрек», Капитана-Лейтенанта К.П. Пилкина. // Морской Сборник. 1861. № 5. Официальный отдел. С. 99.
[1009] Как об этом уже писалось выше, в 1892 году после введения новой классификации кораблей и судов Российского Императорского флота все клипера и корветы Русского флота стали классифицироваться как крейсера II ранга.
[1010] Крейсер II ранга «Джигит». Извлечение из рапортов капитана 2 ранга Нидермиллера. // Морской Сборник. 1895. № 4. Известия о плавании наших судов за границей. С. 11.

же лучше когда среднее суточное плавание вышло около 150 миль, а временами доходило до 211 миль, и ведь это при крайне неблагоприятных обстоятельствах, ибо подводная часть клипера была обильно покрыта массами мелких ракушек». После того как в Гонолульском доке очистили днище, клипер делал суточные переходы не менее 200 миль[1011]. К слову сказать, командир этого крейсера, капитан-лейтенант К.К. Де-Ливрон, впоследствии сухо констатировал в своем рапорте, что «первые 1200 миль от Гонолулу до Японии клипер пробежал менее, чем в шесть суток»[1012].

При изучении рапортов командиров русских крейсеров, помещенных в журнале «Морской Сборник», сразу же бросается в глаза тот факт, что паруса использовались, как правило, при длительных переходах в Тихом, Атлантическом и Индийском океанах. В качестве примера можно взять все тот же крейсер II-го ранга «Джигит». Расстояние между Оклендом и Портом Стэнли в 5563 мили было преодолено им за 36 дней 11 часов, из которых под парусами было пройдено 4886 миль, а под парами – 677. В свою очередь, в ходе 4197-мильного перехода между островами Святой Елены и Файял под парусами клипер прошел 3162 мили, а с помощью паровой машины – 1035[1013].

С другой стороны, во время переходов в европейских водах (Северное, Балтийское моря и т.д.), как правило, использовали только силу пара. Так, например, клипер «Крейсер» совершил переход из Кронштадта до Шербура за девять суток, из которых держал пары более шести дней, а под парусами шел чуть более двух[1014]. Аналогично, по словам Н.П. Боголюбова, фрегат

[1011] *Доможиров А.М.* Из заметок о кругосветном плавании на клипере Джигит. Переход от Вальпарайзо до Гонолулу. Пребывание клипера в последнем порте. Некоторые новые данные относительно Сандвичевых островов. // Морской Сборник. 1879. № 8. С. 79.

[1012] Клипер «Джигит». Извлечение из рапорта командира, капитан-лейтенанта Де-Ливрона 1-го. // Морской Сборник. 1879. № 8. Морская хроника. С. 7.

[1013] Крейсер «Джигит». Извлечение из рапортов командира, капитана 2 ранга Д. Г. фон Фелькерзама. // Морской Сборник. 1892. № 7. Известия о плавании наших судов за границей. С. 12, 19.

[1014] Клипер «Крейсер». Извлечение из рапортов командира, капитана 2 ранга А.А. Остолопова. // Морской Сборник. 1884. № 11. Известия о плавании наших судов за границей. С. 23.

«Герцог Эдинбургский», совершил переход от Шербура до Карлскроны в 1146 миль за пять суток под парами[1015].

Среди русских морских офицеров существовало много противников парусного рангоута. Так один из офицеров клипера «Стрелок» вопрошал: «Паруса? Опять паруса? <...> Их давно уже на всем свете выбросили, забыли даже про их существование, только мы, как грешники какие в пекле, должны возиться с ними!»[1016].

Однако необходимо отметить, что вид парусного корабля всегда вызывал в сердце зрителя особые чувства. В частности, дочь морского офицера М.А. Абаза писала в своих воспоминаниях: «под всеми парусами, пренебрегая своей машиной, победно вбегал на рейд красавец крейсер “Память Меркурия”»[1017]. Было естественным, что постепенное вытеснение парусного рангоута вызывало у старых моряков грустные чувства: «Навсегда, кажется, исчезли заманчивые дальние плавания наших судов… уже из памяти исчезают идеальные, легкие очертания корпуса деревянного клипера или фрегата с мачтами и реями, на которых красовались белоснежные паруса и с чистыми койками, кокетливо установленными в сетках по борту. Это была в полном смысле поэзия, которая действовала на зрение и душу так же обаятельно, как на слух действует стройная музыка, пение или красивый ритм стихов. Нельзя было моряку не любить своего судна: было на что заглядеться и было во что влюбиться»[1018].

Еще одним из вариантов повышения автономности было увеличение размеров и водоизмещения корабля для повышения его вместимость. Вице-адмирал Н.М. Чихачев писал, что «содержание крейсеров во время войны будет весьма затруднительным, тем затруднительней, чем крейсеры будут мельче…, потому… идеалом крейсеров должна быть полная независимость от портов, чтобы они могли вмещать в себя военные и другие припасы, а

[1015] *Боголюбов Н.П.* Плавание учебного корабля крейсера 1-го ранга Герцог Эдинбургский… С. 50.
[1016] *Аренс Е.И.* Из плавания на клипере «Стрелок» в 1883 - 1885 гг. // Русское Обозрение. 1890. № 7. С. 236.
[1017] *Абаза М.А.* Понт Эвксинский. Рассказы о Севастополе. // Возрождение. Париж. 1956. № 58. С. 89
[1018] *Де Ливрон А.К.* Отрывки воспоминаний о плавании на клипере «Стрелок» в 1880-82. СПб., 1913. С. 45.

равно провизию, по крайней мере, на годовое плавание, а топлива minimum на 10.000 миль»[1019]. Аналогичные взгляды высказывались в разное время инженером-механиком А.Т. Беляевым и Великим князем Александром Михайловичем[1020]. Эта тенденция нашла свое выражение в последних броненосных фрегатах русского флота. Так, если крейсер 1 ранга «Адмирал Нахимов» имел угля на 8 тысяч миль, то построенный через три года после него «Память Азова» обладал запасом угля, позволявшим ему идти 10 тысяч миль[1021].

Помимо простого увеличения габаритов проблему океанских переходов можно было решить с помощью различных технических усовершенствований. С нашей точки зрения, одним из самых интересных было предложение корабельного инженера А.Н. Бормана, предложившего заменить уголь новым видом топлива. Учитывая, что во время войны крейсера будут являться для России «весьма важными факторами», их главными качествами, помимо «подходящей артиллерии», должны быть «весьма большая скорость хода и продолжительность непрерывного плавания, т.е. большой запас топлива». С точки зрения А.Н. Бормана, последнее свойство при «большой отдаленности наших станций… весьма важно». Он указывал, что, согласно последним исследованиям, уголь в качестве топлива имел большие недостатки, которые делали невозможным «совместить на военных судах надлежащую наступательную и оборонительную силы, большую скорость хода и большой запас твердого топлива». Во-первых, уголь «при небольшом испаряющем действии, занимает весьма много места в ущерб другому полезному грузу…». Во-вторых, на многих кораблях устройства подачи угля сильно ухудшают качество живучести. Все это, по его мнению, делает необходимым переход

[1019] РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4103. Л. 86, 86об.
[1020] *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроения в России… С. 16; Записка Великого князя Александра Михайловича «О крейсерах»… Л. 10.
[1021] *Белавенец П.И.* Нужен ли нам флот… СПб., 1910. С. 234.

на качественно новый вид топлива – нефтяные остатки. Более того, «успех войны вполне зависит от замены угля жидким топливом…»[1022].

Необходимо отметить, что мнение о важных тактических преимуществах введения нефтяного отопления было достаточно распространено среди военно-морских кругов. Так, инженер Голов писал, что «отопление котлов нефтяными остатками обещает для военных судов несколько довольно важных боевых преимуществ, сравнительно с каменным углем», включая и увеличение района действия судов[1023]. В свою очередь, полковник А.И. Одинцов отмечал, что введение нефти в качестве топлива, существенно упростит снабжение кораблей в открытом море[1024].

Таким образом, можно констатировать, что в течение последних двух десятилетий XIX в. шел активный поиск способов разрешения военно-морскими кругами и близкими к ним общественными слоями назревшей проблемы по обеспечению крейсерской войны. Были намечено два пути: создание угольных станций и технические усовершенствования в кораблестроении.

5. Оценка доктрины крейсерской войны на рубеже 1880-1890-х гг. современниками. Афганский кризис 1885 г.

Середина 1880-х гг. – время нового витка русско-английского противостояния. Афганский кризис 1885 г. стал одним из наиболее острых осложнений после 1878 г.[1025] По мысли капитан-лейтенанта А.Е. Конкевича, этот конфликт с Англией явился моментом, оправдавшим расчеты русских военно-морских кругов на крейсерскую войну[1026]. В связи с этим, представляется целесообразным рассмотреть вопрос о справедливости этого

[1022] *Борман А.Н.* Жидкое топливо, как груз военного судна. // Морской Сборник. 1893. № 4. С. 73, 74.
[1023] *Голов.* Нефтяное отопление паровых котлов на военных судах. // Морской Сборник. 1897. № 11. С. 101.
[1024] *Одинцов А.И.* О снабжении портов Балтийского моря нефтяным топливом. //Русское Судоходство. 1896. № 3. (168). С. 25.
[1025] Афганский кризис 1885 года – «вооруженное столкновение русских и афганских войск при Таш-Кепри (севернее Кушки) и вызванный этим конфликт между Англией и Россией из-за разграничения между Афганистаном и Россией» (Дипломатический словарь. Том 1. А – К. М., 1948. С. 187).
[1026] *Беломор А.Е.* Из Русско-японской войны. (Крейсерская деятельность)… С. 7.

утверждения. Фактологическая сторона действий русского флота в ходе указанного конфликта достаточно подробно освещена в современной историографии[1027]. Мы ограничимся тем, что рассмотрим, как воспринималась эта ситуация в кают-компании одного отдельно взятого корабля – клипера «Стрелок» (рис. 76). Нашим источником будут воспоминания Е.И. Аренса, служившего в это время на этом крейсере минным офицером.

Первая информация о возможном столкновении с Англией оценивалась всеми крайне противоречиво: «Известие произвело некоторое впечатление… Не то, чтобы пугала сама война (в нее, к тому же, плохо верилось), а невольно смущали опасения насчет весьма возможных изменений по программе нашего дальнейшего плавания, которое могло затянуться на неопределенное время»[1028].

Главной проблемой в длительном автономном плавании было своевременное получение известий: «Разве что вот сейчас встретим английское военное судно с самой последней новостью – в виде ядра», - писал Е.И. Аренс. «От подобного сюрприза мы решительно ничем не были гарантированы, а это ставило нас в такое критическое положение, в каком приходиться быть только морякам. К тому же, не совсем рыцарские традиции нашего противника давали право ожидать с его стороны нападения, даже до формального объявления войны, как это случалось иногда в прежние времена, если обстоятельства благоприятствовали такому беззаконию»[1029].

Общее состояние постоянного ожидания открытия боевых действий воздействовало на людей: «В кают-компании шли разговоры о международном праве, об исторических примерах нарушения его воюющими сторонами, о морской тактике вообще и, в частности, как следовало бы лучше поступить при встрече с *Англичанином.* Тактические рассуждения

[1027] *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX века… С. 175 – 202; *Он же.* Русский флот и Афганский кризис 1885 года. // Цитадель. Вып. 11. СПб., 2004. С. 81 – 90.
[1028] *Аренс Е. [И].* Из плавания на клипере «Стрелок» в 1883 - 1885 гг. // Русское Обозрение. 1890. № 8. С. 582.
[1029] *Т*ам же. С. 618.

отличались, впрочем, довольно отвлеченным характером, так как еще неизвестно было, каков будет этот противник: такой же как *Стрелок* легкий авизо[1030] или чудовищный броненосец в роде *Témairair'a*[1031]. В последнем случае нас ожидала вероятно весьма незавидная участь, но и погибнуть надлежало с честью!»[1032]. Однако «Стрелку» так и не довелось встретиться с сильным противником. В Гаване, куда по приказанию Главного Морского Штаба зашел клипер, находился лишь британский стационер[1033] – винтовой корвет «Гарнет»[1034].

Учитывая, что, по мнению Е.И. Аренса, «встреча… с ним ввиду ожидаемого со дня на день объявления войны ставила нас уже заранее в положение противников…», представляется актуальным сравнить боевую силу обоих крейсеров. Оба корабля, и «Стрелок», и «Гарнет» (рис. 77), являлись ровесниками и представляли собой композитные суда. Если английский корвет имел четырнадцать артиллерийских орудий, то русский клипер – всего семь. Однако необходимо было учитывать и различное расположение артиллерии на обоих кораблях: британец имел по шесть орудий с каждого борта и по одному в оконечностях. У клипера же из его орудий «три крупнейшие из них, будучи поворотными, могли действовать на оба борта». Кроме того, все орудия клипера – казнозарядные, а корвет имел только дульнозарядные. В итоге получалось, что «*Garnet* в общем выводе был несколько сильнее *Стрелка*, но не настолько, однако, чтобы последний не мог победить его в одиночном бою»[1035]. Нам остается добавить, что

[1030] Авизо – небольшой легкий военный корабль, используемый для разведывательной или посыльной службы. См. Морской энциклопедический словарь. Том 1. А – И. Л., 1991. С. 17.

[1031] Британский казематно-барбетный броненосец, вступивший в строй в 1877 году. Характеристику этого корабля см. в: *Паркс О.* Линкоры британской империи. Часть II. Время проб и ошибок… С. 77 – 86; *Тарас А.Е.* Энциклопедия броненосцев и линкоров… С. 48 – 50..

[1032] *Аренс Е.[И]*. Из плавания на клипере «Стрелок»… С. 619.

[1033] Стационер – судно, постоянно находящееся на стоянке в каком-либо иностранном порту или на службе в определенном районе, выполняющий функции показала флага. Это могло быть какое-нибудь старое судно, негодное к действительной службе, или, наоборот, новейший корабль, служащий для демонстрации морской мощи. К слову, легендарный «Варяг» как раз исполнял такую роль.

[1034] «Гарнет» - британский винтовой корвет, относящийся к крейсерам типа «Эмеральд»: *Ненахов Ю.Ю.* Энциклопедия крейсеров. 1860 – 1910… С. 30, 31.

[1035] *Аренс Е. [И]*. Из плавания на клипере «Стрелок»… // Русское Обозрение. 1890. № 9. С. 54, 55.

«Гарнет» имел крайне неудачные обводы корпуса, что не могло не сказываться на его мореходности и скорости[1036].

Британский корвет после встречи с клипером неотступно следовал за ним, сопровождая его в плавании по американским портам. Это не ускользнуло от внимания местной прессы: например, американская газета «Нью-Йорк Геральд» прямо указывала, что британец преследует русский крейсер. Все же, несмотря на всю настойчивость английского корабля, «Стрелку» удалось тайно от своего конвоира ускользнуть из Норфолка. Вот как это описывает Е.И. Аренс. Для маскировки команда была отпущена на берег, а командир с офицерами присутствовал на концерте. На этом же мероприятии были и англичане. Наши моряки вовремя одного из номеров концерта тайно поспешили вернуться на клипер, который уже имел пары. Несмотря на луну, взошедшую когда клипер проходил мимо британца, прорыв удался[1037]. К тому моменту, когда «Гарнет» вновь обнаружил «Стрелка», напряженность в русско-английских отношениях стала спадать. В связи с этим, клипер получил разрешение вернуться домой, а британский корвет был вынужден идти в Галифакс.

Необходимо отметить, что слежка британских кораблей за русскими крейсерами была вполне обычным делом. Достаточно вспомнить, что 2-я Тихоокеанская эскадра постоянно сопровождалась британскими кораблями[1038]. В такой ситуации вопрос о взаимоотношениях между потенциальными противниками становился весьма актуальным. Согласно свидетельствам источников, здесь все зависело от конкретной ситуации и индивидуальных качеств как командира, так и офицеров и команды. Например, отношения между «Стрелком» и «Гарнетом» были, в целом, неплохими: «Как бы то ни было, отношения наши отличались утонченной

[1036] *Ненахов Ю.Ю.* Энциклопедия крейсеров. 1860 – 1910… С. 31.
[1037] *Аренс Е. [И].* Из плавания на клипере «Стрелок»… С. 62 - 83.
[1038] См., напр.: *Кравченко В.С.* Через три океана. Воспоминания морского врача о морском походе в Русско-японскую войну. 1904 – 1905. СПб., 2002. С. 34, 37 и далее.

вежливостью, граничащей с некоторой неизбежной в таких случаях натянутостью»[1039].

В качестве противоположного примера можно указать на инцидент с фрегатом «Владимир Мономах», произошедший в разгар кризиса 1885 г. Вскоре после его прихода в Иокогаму туда же пришла британская эскадра во главе с броненосцем «Агамемнон». При этом английский флагман прошел в опасной близости от нашего корабля, что вынудило вице-адмирала А.Е. Кроуна[1040] приказать навести на англичанина орудия. В результате объяснений, английским кораблям, учитывая напряженные отношения между двумя странами, пришлось уйти в другой японский порт, где не было русских кораблей[1041]. Публицист А.Я. Максимов указывал, что англичане, организовав надзор над нашими крейсерами, пренебрегли элементарными понятиями о национальной чести. Он отмечал, что наглость англичан, беззастенчиво следивших за русскими кораблями, может быть пресечена только энергичными действиями, аналогичными «кроуновским»[1042]. По мысли Р.В. Кондратенко, подобные действия русского адмирала были чреваты эскалацией конфликта и перерастанием его в горячую фазу[1043]. Мы позволим себе не согласиться с подобной точкой зрения. Действительно, применительно к общим нормам действия А.Е. Кроуна вполне возможно рассматривать как крайне рискованные меры. Однако при подобном выводе не учитываются фактические обстоятельства, а именно вполне реальная возможность из-за беспечности самому же стать жертвой подобной провокации. Данное развитие событий тем более являлось возможным, если учитывать некоторые национальные особенности менталитета нашего потенциального противника.

[1039] *Аренс Е. [И]*. Из плавания на клипере «Стрелок»... С. 57.
[1040] В 1885 г. командовал русским отрядом на Тихом океане.
[1041] *Аллилуев А.А.* Полуброненосные фрегаты типа «Дмитрий Донской» (1881 – 1905). Самара, 2006. С. 20, 22.
[1042] *Максимов А.Я.* Наши задачи на Тихом океане. Политические этюды. СПб., 1894. С. 128, 135.
[1043] *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX века… С. 198, 199.

Кризис в отношениях с Англией, вызванный разграничением сфер влияния в Афганистане в 1885 г., являлся прекрасной иллюстрацией того факта, что действия крейсеров, кроме прямого, имеют еще и косвенное влияние. В воспоминаниях Е.И. Аренса содержатся интересные наблюдения, позволяющие продемонстрировать это в полной мере. На пути к Гаване клипер «Стрелок» встретил английского купца, который, идя сзади и очень близко от клипера, «чувствовал себя… в нашем присутствии не совсем ловко и некоторое время нарочно отставал». Однако, по мере приближения к месту назначения, он «становился все смелее и вскоре обогнал нас, не отсалютовав даже флагом». Еще более наглядно это противостояние было продемонстрировано уже во время стоянки клипера в Норфолке, когда «некоторые английские купцы не решались в нашем присутствии покинуть Норфолк, а четыре стоявшие здесь русские судна лишились фрахта и никто не брался их страховать», из-за опасения скорого начала войны[1044]. В свою очередь в 1885 г. было «достоверно известно…, что страховые премии английских судов сразу поднялись на значительный процент в Лондоне, что много было произведено фиктивных перепродаж английских судов в посторонние руки из одного только опасения угрозы, таившейся в русских крейсерах»[1045]. Аналогичное мнение имел и капитан 1 ранга Е.В. Березин: «зло, причиненное каперами, не может быть измеряемо только количеством взятых ими призов…»[1046].

Одним из непосредственных отзывов на события Афганского кризиса стало появление литературного произведения «Крейсер “Русская Надежда”» - первой части трилогии А.Е. Конкевича, посвященной пропаганде правильного развития морских сил России. Хотя сегодня это произведение, как и последовавшие за ним «Роковая война 18??» и «Морские твердыни России», практически неизвестны, именно они стали одним из венцов развития теории крейсерской войны в России. Здесь мы можем согласиться с

[1044] *Аренс Е. [И]*. Из плавания на клипере «Стрелок»... С. 54, 72.
[1045] *Беломор А.Е.* Из Русско-японской войны. (Крейсерская деятельность)… С. 7, 8.
[1046] *Березин Е.В.* Морская тактика. Часть историческая. СПб., 1880. С. 228.

современным историком В.В. Носковым, который характеризует трилогию следующими словами: «Общая картина, конечно, выглядит фантастично, но это лишь фон, на котором преподносились вполне здравые мысли и обоснованные рекомендации»[1047]. Более того, фантазия «Крейсер “Русская Надежда”» сразу же после своего выхода была замечена в Англии, поскольку эта книга «обеспечивала такое проникновение в суть русского флота, его целей и теорий, как никогда не делалось ни до, ни после»[1048].

На рубеже 1880-1890 гг. вопрос о действиях русских крейсеров на коммуникациях потенциального противника нашел свое отражение в теоретических построениях многих морских офицеров и общественных деятелей. Одним из представителей подобного направления в военно-морских кругах был публицист, писатель и путешественник К.А. Скальковский. Обосновывая возможность ведения крейсерской войны для России, он указывал, что не может быть знака равенства между русскими потерями на море и «убытками Англии» во время войны. Это было следствием того, что русская морская торговля представляла собой «малое дитя перед английской». Тем самым, «в случае войны, бездействие торгового флота, принося ущерб отдельным лицам, в общей экономии России заметной роли играть не будет». С другой стороны, торговый флот для Англии – «один из самых крупных элементов ее благосостояния. Трудно исчислить барыши, доставляемые им стране»[1049].

Дальневосточный корреспондент газеты «Новое Время» А.Я. Максимов подчеркивал, что, «если припомнить все наши недоразумения с Англией, нельзя отрицать следующего факта: просвещенные мореплаватели всегда «***играли отбой***», как только Россия проявляла энергичное намерение воспользоваться своим крейсерским флотом для улажения возникших недоразумений»[1050]. Флаг-капитан Его Императорского Величества вице-

---

[1047] *Носков В.В.* Войны и вымысел капитана Конкевича… С. 198.
[1048] Цит. по: *Носков В.В.* Войны и вымысел капитана Конкевича… С. 198, 199.
[1049] *Скальковский К. [А.]* Внешняя политика России и положении иностранных держав… С. 99.
[1050] *Максимов А.Я.* Наши задачи на Тихом океане. Политические этюды... С. 123. *Курсив А.Я. Максимова.*

адмирал Н.Н. Ломен отмечал, что как в 1881 г., так и в 1899 г., крейсерская война «почти единственное и весьма сильное средство для нанесения существенного вреда торговым интересам неприятеля и для отвлечения его сил от наших берегов»[1051]. Это мнение разделялось и Н.А. Шавровым. Он указывал, что именно «опасность прекращения подвоза жизненных припасов и сырья, а также прекращения вывоза произведений английской промышленности, - служила бы такой сильной, реальной угрозой для благосостояния Англии, что неизбежно заставило бы ее государственных людей крепко подумать о последствиях каждого дипломатического шага враждебного или оскорбительного для Русского Правительства»[1052]. Подобные надежды русских военно-морских кругов на положительный исход крейсерской войны были подтверждены А.Е. Конкевичем. Он, исходя из своего личного опыта общения с англичанами, писал: «Чем долее я живу в Англии, чем более знакомлюсь с ее портами, торговлей и судоходством, тем более убеждаюсь, что наш расчет верен... <… > Знакомство с экономическим бытом Великобритании доказывает, что наш крейсерский флот мог бы быть неотразимо страшным оружием, мог бы даже предотвратить кажущееся неизбежным и, во всяком случае, нежелательным столкновением двух великих народов…»[1053].

Очередной кризис в русско-английских отношениях, несмотря на некоторые неблагоприятные обстоятельства, по-прежнему показал полную возможность использования крейсерской войны в качестве одного из действенных средств давления на Англию и стал важным этапом в становлении концепции крейсерской войны, как писал А.Е. Конкевич.

Можно констатировать, что в конце XIX в., по мнению русского военно-морского общества, концепция крейсерской войны оставалась одним из самых эффективных средств сдерживания потенциального противника.

[1051] Записка Ломена, представленная генерал-адмиралу Великому князю Алексею Александровичу в 1899 году о задачах русского военного флота. // ГА РФ. Ф. 601. Оп. 1. Д. 443. Л. 3об. Подчеркнуто в тексте источника.
[1052] *Шавров Н.А.* Колонизация, ее современное положение и меры для русского заселения Мурмана… С. 44.
[1053] *Беломор А.Е.* Письма из Англии. // Рассказы и мечты старого моряка. СПб., 1894. С. 423, 432

Необходимо отметить, что на это время пришелся один из самых острых конфликтов между Россией и Англией – Афганский кризис 1885 г. С одной стороны, он стал поводом для реализации всех наработок Морского министерства относительно крейсерской войны, с другой – продемонстрировал чрезвычайную остроту проблемы угольных станций, необходимых для обеспечения действий крейсеров.

Последняя треть XIX в. стала эпохой наивысшего развития теории крейсерской войны в России.

Во-первых, именно в это время формируется особый тип русского океанского крейсера, сильно вооруженного, несущего толстую броню, обладающего мощными машинами и способного развивать большую скорость. Появление этого могучего инструмента морской политики застало врасплох потенциальных противников России. При этом их первые попытки создания аналогичных кораблей потерпели полный провал: они не имели такой скорости и брони, как российские броненосные фрегаты.

Во-вторых, нами установлено, что большинство представителей русских военно-морских кругов и близких им представителей широких общественных слоев, сходились в том, что одним из главных факторов успешного ведения крейсерской войны должно являться наличие опорных пунктов в мировом океане для пополнения запасов угля, ремонта и т.д. С 1880-х гг. начинается целенаправленный поиск решения этой задачи. Одним из решений этой проблемы, согласно мнению некоторых представителей военно-морского сообщества, было использование в качестве морских станций Владивостока или русского побережья Мурмана. Однако если первый постепенно развивался, но не имел выгодного стратегического положения, то последний, в свою очередь выгодно расположенный, практически не имел никакой инфраструктуры. Это заставляло разрабатывать различные проекты по использованию территорий, не входящих в состав России. Одним из самых простых решений являлся поиск

баз в чужих водах. Рассматривались варианты использования портов США, испанских и португальских владений. Тем не менее, существовали определенные сомнения в реализации этих планов. Поэтому более доступным казалось использование какого-нибудь малозаселенного острова или укромной бухты на просторах мирового океана.

Из рассмотренных нами источников видно, что в морской среде существовали некоторые сомнения в целесообразности использовании угольных станций. Альтернативой им была идея создания большого крейсера, обладающего за счет увеличения размеров повышенной вместительностью угольных бункеров. В качестве образца предполагалось использовать итальянские броненосцы «Италия» и «Лепанто». Другим способом увеличения автономности кораблей было использование парусного вооружения. С другой стороны, в самом конце века внедрение новых технологий (использование жидкого отопления котлов) постепенно приходило на смену парусу.

В-третьих, мы можем констатировать, что на протяжении всего рассмотренного периода интерес русских военно-морских кругов к теме крейсерской войны оставался достаточно высоким.

Заключение.

В истории Российского Императорского флота вторая половина XIX в. была сложным и противоречивым периодом. Это было время бурной полемики среди представителей военно-морских кругов о будущем развитии военно-морских сил России. Одной из особенностей этой дискуссии был широкий охват тем: от глобальных проблем до небольших деталей.

Хотя многие представители военно-морских кругов понимали важность изменений в кораблестроении, произошедших на рубеже 1850-1860-х гг., у них оставались определенные сомнения в целесообразности отказа от проверенных схем и стратегий. Следует отметить, что появление первых броненосных кораблей вызвало широкий резонанс среди военно-морского сообщества. На основании изучения источников, приходиться констатировать, что только крупные события Гражданской войны в Америке (в т.ч. сражения на Хэмптонз-роудз 8 и 9 марта 1862 г.), заставили морских офицеров и близкие к ним общественные круги признать приоритетную роль броненосцев среди остальных типов боевых кораблей.

Военно-морская общественность пристально следила за процессами, шедшими в мировом кораблестроении. Доказательством ее повышенного интереса к достижениям зарубежной военно-морской мысли служит большое количество теоретических переводных статей, опубликованных в периодических изданиях (прежде всего, в журнале «Морской Сборник») в рассматриваемый нами период. Следствием интереса к развитию иностранных флотов было также внимание, уделявшееся информации о строительстве, испытаниях и службе отдельных кораблей зарубежных военно-морских сил, публиковавшейся печатными органами (как правило, специализированными) в специальных разделах.

Среди современников существовало мнение, что Россия оказалась неготовой к революционным изменениям в кораблестроении и что промедление с массовой постройкой броненосцев было непростительной

ошибкой. Однако не следует забывать, что становление военно-морских сил других стран встретило еще большие трудности, объяснявшиеся общей неопределенностью перспектив развития кораблестроения. Это привело к «морской анархии», выразившейся в неустойчивости типа броненосных кораблей[1054]. Более того, мы считаем вполне логичной точку зрения некоторых представителей русских военно-морских кругов, согласно которой тот факт, что Морское министерство России не торопилось строить у себя новомодные «панцирные» корабли, был проявлением мудрой политики.

Сэкономленные таким образом силы и средства дали возможность русскому Морведу в начале 1860-х гг. во время угрозы войны с Англией быстро развернуть массовое строительство наиболее проверенных, по мысли современников, типов броненосцев (плавучих батарей и мониторов). Согласно мнению некоторой части морских офицеров, благодаря подобному разумному подходу, Россия практически смогла избежать ошибок, совершенных другими странами в деле военно-морского строительства. Во многом именно позиция стороннего наблюдателя дала возможность русским кораблестроителям аккумулировать как свой, так и иностранный опыт, что выразилось в постройке в 1870-х гг. одного из сильнейших кораблей своего времени – броненосца «Петр Великий». Он имел эпохальное значение для развития русского флота, поскольку его появление означало постепенный отход от традиционной концепции оборонительного флота.

1880-е гг. стали рубежным периодом в истории русского флота. Именно с этим временем было связано появление цельной морской доктрины, ставшей плодом коллективной работы представителей военно-морского сообщества России. Она нашла свое выражение в «Заключении» Совещания 21 августа 1881 г. и в созданной на основании его тезисов судостроительной программе 1882 г. Необходимо отметить, что принципы,

---

[1054] *Бергель В.* «Преобразование флота» и «так называемые вопросы дня» морской политики. //Морской Сборник. 1885. № 7. С. 48.

сформулированные в «Заключении», в течение долгого времени оказывали влияние на русскую морскую политику.

В последнюю треть XIX столетия впервые были сформулированные четкие перспективы развития морской силы России. Одной из важнейших приоритетных целей для Морского министерства стало строительство Черноморского флота. Столь большое внимание к южному направлению можно было объяснить несколькими причинами. Прежде всего, это было обусловлено стратегической необходимостью. Кроме того, нельзя было сбрасывать со счетов и чаяния как военно-морских кругов, так и большинства русского общества о возрождении русской военно-морской мощи на Черном море. Не последнюю роль сыграло и мнение императора Александра III о необходимости существования на юге России морской силы, подкрепленное впечатлениями его личного опыта. Необходимо отметить, что усилив внимание к этому региону, русские правящие круги показали, что они смогли учесть ошибки прошлых войн (Крымской и Турецкой), когда русские моряки на Черном море были вынуждены вести боевые действия с сильнейшими противниками, компенсируя их превосходство своим мужеством и смелостью.

Появление на Балтике нового противника Российской империи, Германии, вызвало определенную тревогу среди военно-морского сообщества и близких к ним слоев русского общества, заставив их обратить внимание на этот театр военных действий. Он стал своего рода полигоном, на котором испытывались многие новые идеи в кораблестроении.

В 1880-х гг. одним из влиятельных течений в морской политике России была концепция т.н. «Молодой школы», и русские военно-морские круги принимали активное участие в обсуждении вопросов, связанных с ней. Опыт применения первых миноносцев показал, что надежды, возлагавшиеся на них, слишком преувеличены. Все претензии современников к кораблям указанного типа были связаны не только с техническими (недостаточная мореходность) и с тактическими (слишком малый опыт их использования)

недостатками. Среди военно-морского сообщества сложилось мнение, что торпедная атака днем была невозможна из-за средств противодействия (истребителей, противоминной артиллерии), ночью же она зависела от слишком большого числа случайностей.

На протяжении второй половины XIX в. одной из главных составляющих русской морской политики для Морского министерства и близких к нему общественных слоев оставалась теория крейсерской войны, продолжавшая развиваться даже после начала массового строительства броненосцев. Более того, для многих представителей военно-морских кругов России соединения крейсеров являлись органичным дополнением броненосного флота.

Как показало изучение материалов, первоначально в составе военно-морских сил всех держав не существовало такого типа кораблей, как «крейсер». Этот термин в то время обозначал любой корабль, который имел предназначение действовать на неприятельских коммуникациях.

За сорок лет для Российского Императорского флота на основе отечественного и зарубежного опыта был создан крейсерский флот, не уступающий по своим качествам иностранным аналогам. Из них необходимо выделить полуброненосные фрегаты и созданные на их основе в последней трети столетия броненосные крейсера, ставшие одним из достижений отечественного кораблестроения. С точки зрения современников они являлись наиболее перспективными надводными рейдерами. Более того, приоритет России в их создании подтверждается не только отечественными, но и иностранными источниками. С другой стороны, винтовые корветы и клипера, оценивавшиеся неоднозначно военно-морской общественностью, сыграли большую роль в подготовке личного состава русского флота.

Еще одним аргументом в пользу крейсеров для определенных кругов российского Морского министерства и близких к ним общественных слоев был стратегический фактор. По мнению значительной части русского военно-морского сообщества, русские корабли крейсерского класса могли

являться надежным наступательным средством, оказывающим сдерживающее воздействие на потенциальных противников. Это убеждение основывалось на следующих фактах. Во второй половине XIX столетия одним из основных потенциальных противников России являлась Англия. По мнению подавляющей части русских военно-морских кругов, ее «ахиллесовой пятой» являлись обширная торговля и многочисленные колонии. В связи с этим, как показывает история, при любом конфликте с Великобританией во второй половине XIX в. правящие сферы Российской Империи вместе с русским военно-морским сообществом видели в крейсерах мощный стимул воздействия на Лондон. Всякий раз, когда русско-английские отношения оказывались на грани кризиса, в военно-морском сообществе России появлялись проекты ведения морской войны с Британской Империей. Характерным примером подобных тенденций мы считаем время т.н. Восточного кризиса 1875 – 1877 гг. и Русско-Турецкой войны 1877 – 1878 гг.

Определенное влияние на формирование доктрины крейсерской войны (причем не только в русском, но и в зарубежных флотах) оказались события Гражданской войны в Америке. Именно действия «Алабамы», самого известного рейдера конфедерации, наряду с т.н. «Американской экспедицией 1863 г.» русского флота легли в основу концепции действия на коммуникациях.

Согласно нашему исследованию, действия крейсеров смогли заинтересовать гораздо более широкие слои русской общественности, чем другие проблемы развития русского флота. Среди них были военные и моряки, дипломаты, купцы, а также представители интеллигенции. Интересно отметить, что некоторые идеи, возникавшие у отдельных представителей военно-морской общественности России, сходны с реальными мерами, предпринимавшимися Санкт-Петербургом для увеличения влияния военно-морской мощи страны. Прежде всего, это покупка пароходов в США для переоборудования их в рейдеры и создание на

народные пожертвования Добровольного флота – особой организации двойного (военного и коммерческого) назначения.

Необходимо отметить, что если за период конца 1850-х – 1870-е гг. в русском военно-морском сообществе не было выработано специальной концепции ведения крейсерской войны, то в 1880-х гг. положение изменилось: появилось несколько вариантов дальнейшего развития этой доктрины. Сосуществовали столь противоположные по замыслу предложения, как использование коммерческих судов в качестве крейсеров и создание специального типа корабля-рейдера. В России обе эти концепции нашли свое дальнейшее развитие.

Повышенный интерес определенных слоев русского общества к действиям крейсеров выразился во внимании ко всему, что имело отношение к этой проблеме. Одним из наглядных примеров этого может служить дискуссия о выборе мест для угольных станций, наличие которых рассматривалось как один из важнейших факторов успешного ведения борьбы на коммуникациях противника. На основании рассмотренных источников, можно сделать вывод, что большая часть военно-морских кругов видела в качестве основных опорных пунктов, необходимых для ведения крейсерской войны, Владивосток на Дальнем Востоке и одну из бухт на Мурманском побережье (прежде всего, Екатерининскую Гавань). По мнению современников, оба эти места были идеальными в качестве баз для крейсеров, несмотря на неразвитую инфраструктуру. Кроме того, Морское ведомство России считало (а близкие к нему общественные слои были с этим солидарны) необходимым иметь ряд мест базирования в мировом океане. Так, существовали определенные планы относительно использования портов Испании, Португалии Соединенных, Штатов, Аргентины и Бразилии; в разное время неоднократно высказывались намерения приобрести какой-либо малозаселенный остров или укромную бухту на просторах мирового океана. Среди претендентов на место опорного пункта были остров Св. Фомы, Порт-Ллойд на островах Бонинсима, порт Лазарев в Корее.

Рассматривались варианты с приобретением участка на Африканском побережье, на Сандвичевых (Гавайских) островах или на Новой Гвинее, какого-либо из испанских владений на Филиппинах.

Необходимо отметить, что среди представителей военно-морского сообщества существовали определенные сомнения в целесообразности использования угольных станций. В связи с этим осуществлялся поиск альтернативы для них. Прежде всего, необходимо отметить проект создания большого крейсера, имеющего повышенную дальность действия за счет увеличения водоизмещения, а значит и вместимости угольных ям. Другим вариантом увеличения автономности было внедрение нефтяного отопления котлов, что позволило бы, по мнению некоторых русских морских офицеров, добиться более экономичного использования топлива. Наряду с этим, существовала, в том числе и на официальном уровне, идея использования парусного вооружения для длительных плаваний

Завершая анализ развития крейсерской войны в России, необходимо отметить несколько интересных фактов. Традиционно считается, что боевые действия с японцами доказали несостоятельность концепции океанского крейсера – истребителя торговли. Однако это не соответствует действительности. Действия русских рейдеров в Красном море провалились из-за неготовности Морского Министерства и Министерства Иностранных дел отстаивать интересы России против дипломатического давления извне. В свою очередь, действия Владивостокского отряда крейсеров против японской торговли можно оценивать как вполне успешные.

Как нам кажется, отказ от крейсерской войны может быть связан с массовым проникновением в русские военно-морские круги на рубеже столетий идей концепции Sea Power, в которой не было места крейсерам. Однако следует отметить, что, несмотря на это, среди русских морских

офицеров и близких к ним общественных слоев еще оставались отдельные сторонники использования надводных рейдеров[1055].

Подводя итог изучению русского военно-морского строительства 2-й половины XIX в., необходимо отметить следующие моменты. На протяжении длительного промежутка времени в России не существовало понятия «морская политика» в современном значении этого слова. Только с конца 1850-х – середины 1870-х гг. начинается процесс формирования отдельных ее элементов. При этом Морскому министерству Российской Империи удалось в ряде сложных ситуаций, складывавшихся в кораблестроении в общемировом масштабе, проявить гибкость реакции. Начиная с рубежа 1870-1880-х гг. в России была проведена разработка новой морской доктрины, определявшей, с некоторыми оговорками, все развитие русских военно-морских сил вплоть до начала XX в.

При анализе источников и литературы, выяснилось, что широкие общественные слои на протяжении длительного времени не понимали и не знали истинных целей развития морской силы своей страны. Отчасти это было связано с технической сложностью проблем становления флота России. Это приводило к тому, что полемика вокруг вопросов о путях эволюции флота велась, как правило, среди военно-морских специалистов и весьма узкой прослойки близких к ним общественных кругов. За весь рассматриваемый период имелись лишь редкие случаи, когда русское общество обращало свое внимание на проблемы военно-морского строительства. Самым первым примером подобного явления, можно считать дискуссию, возникшую вокруг круглых судов адмирала А.А. Попова. Этот эпизод, как и последующие (например, история с гибелью броненосца «Гангут» в 1897 г.), показал, что критика русского Морского ведомства широкими общественными слоями, по большей своей части, не являлась конструктивной, а была основана на недостоверных и непроверенных слухах.

[1055] См., например: А.Е. Беломор Из Русско-японской войны. (Крейсерская деятельность). СПб., 1909. С. 4, 5.

Как показал ход событий, именно такое пренебрежение проблемами морской силы широкими общественными кругами привело их как к ошибочному восприятию общих перспектив развития русского флота, так и к заведомо неверной трактовке отдельных эпизодов истории Российского Императорского флота. Подобные настроения указывали Морскому министерству на необходимость усиления пропаганды морской идеи в стране. Хотя определенные шаги в этом направлении были предприняты уже 1880-х гг., однако эта политика стала целенаправленной только после печальных событий Русско-японской войны 1904-1905 гг.

Библиография.

Источники.

Архивные источники.

Государственный Архив Российской Федерации (ГА РФ)

1. Ф. 109 (Третье отделение Собственной Его Императорского Величества канцелярии). Оп. 3а. (СА). Д. 480.
2. Ф. 543 (Коллекция рукописей Царскосельского дворца). Оп. 1. 281.
3. Ф. 601 (Николай II). Оп. 1. Д. 435, 440, 443.
4. Ф. 645 (Александр Михайлович). Оп. 1. Д. 733.
5. Ф. 677 (Александр III). Оп. 1. Д. 123, 318, 365, 366, 425, 430, 431, 460.
6. Ф. 681 (Алексей Александрович). Оп. 1. Д. 8.
7. Ф. 722 (Константин Николаевич). Оп. 1. Д. 722, 928.
8. Ф. 730 (Н.П. Игнатьев). Оп. 1. Д. 668, 1872.

Российский Государственный Архив Военно-Морского Флота. (РГА ВМФ)

1. Ф. 283 (Инспекторский департамент). Оп. 3. Д. 6232, 6244.
2. Ф. 315 (Коллекция документов «Материалы по истории русского флота). Оп. 1. Д. 1538; Оп. 2. Д. 1412.
3. Ф. 410 (Канцелярия Морского министерства). Оп. 2. Д. 4103.

Опубликованные источники.

I. *Официальные источники.*

1. *Веселаго Ф.Ф.* Список русских военных судов с 1668 по 1860 гг. СПб., 1872.

2. Военно-морские флоты и морская справочная книжка на 1892. Составлена под личным наблюдением Его Императорского Высочества Великого князя Александра Михайловича лейтенантом Будиловским. СПб., 1892.
3. Выписка из донесения командира клипера «Вестник» от 15 ноября 1885 года. // Морской Сборник. 1886. № 2. Известия о плавании наших судов за границей. С. 1 – 6.
4. Выписка из протокола чрезвычайного Общего собрания Императорского Общества для содействия Русскому Торговому Мореходству 4 апреля 1878 г. // Собрание сочинений А.Д. Градовского. Том. 6. СПб., 1901. Приложение 2. С. 629 – 631.
5. Гибель клипера «Пластун». (Извлечение из следственного производства). //Морской Сборник. 1860. № 13. Официальная часть. С. 154 – 183.
6. Донесение Гобарта-паши о погоне за «Ливадией». // Морской Сборник. 1878. № 9. Морская Хроника. С. 27 - 31.
7. Извещение о сборе пожертвований на устройство добровольного флота. // Правительственный Вестник. 1878. № 97. 2 (14) мая. С. 1-2.
8. Извлечение из рапорта Главному командиру Черноморского флота и портов, командира императорской яхты «Ливадия», флигель-адъютанта капитана 1 ранга А.Е. Кроуна. // Морской Сборник. 1877. № 9. Морская хроника. С. 21 – 27.
9. Извлечение из рапорта командира корвета «Витязь», капитана 2 ранга Назимова. // Морской Сборник. 1871. № 7. Морская хроника. С. 6 - 8.
10. Извлечение из рапорта начальника эскадры в Тихом океане, вице-адмирала Тыртова. // Морской Сборник. 1894 № 4. Известия о плавании наших судов за границей. С. 1 – 8.
11. Извлечение из рапортов начальника эскадры Атлантического океана, вице-адмирала Казнакова. // Морской Сборник. 1893 № 11. Известия о плавании наших судов за границей. С. 1 – 11.

12. Извлечение из строевого рапорта командира транспорта «Самоед», капитана 2-го ранга Озерова, от 14 октября сего года. // Морской Сборник. 1897. № 12. Известия о плавании наших судов за границей. С. 27 – 39.
13. Клипер «Джигит». Извлечение из рапорта командира, капитан-лейтенанта Де-Ливрона 1-го. // Морской Сборник. 1879. № 8. Морская хроника. С. 6 – 8.
14. Клипер «Забияка». Извлечение из рапорта командира, капитан-лейтенанта Л.Н. Ломена. // Морской Сборник. 1879. № 8. Морская хроника. Известия о плавании наших судов за границей. С. 18 - 21.
15. Клипер «Крейсер». Извлечение из рапортов командира, капитана 2 ранга Остолопова. // Морской Сборник. 1884. № 11. Известия о плавании наших судов за границей. С. 21 – 26.
16. Клипер «Наездник». Извлечение из рапорта командира, капитана 2 ранга Кологераса. // Морской Сборник. 1884. № 4. Известия о плавании наших судов за границей. С. 12 – 30.
17. Корвет «Скобелев». Извлечения из рапортов командира капитана 2-го ранга Благодарева 1-го. // Морской Сборник. 1885. № 5. Известия о плавании наших судов заграницей. С. 19 – 36.
18. Крейсер «Адмирал Нахимов». Извлечение из рапорта командира капитана 1 ранга К.К. Де Ливрона. // Морской Сборник. 1889. № 2. Официальная часть. С. 25 – 29.
19. Крейсер «Африка». Извлечение из рапортов командира, капитан-лейтенанта Алексеева. // Морской Сборник. 1883. № 8. Официальная часть. С. 1 – 22.
20. Крейсер «Генерал-Адмирал». Извлечение из рапортов командира, капитана 1 ранга П.А. Безобразова. // Морской Сборник. 1893. № 8. Известия о плавании наших судов за границей. С. 5 – 10.

21. Крейсер «Джигит». Извлечение из рапортов командира, капитана 2 ранга фон Фелькерзама. // Морской Сборник. 1892. № 7. Известия о плавании наших судов за границей. С. 9 – 19.
22. Крейсер «Дмитрий Донской». Извлечение из рапортов командира, капитана 1 ранга Гессена. // Морской сборник. 1893. № 6. Известия о плавании наших судов за границей. С. 4 – 7.
23. Крейсер «Забияка». Извлечение из рапортов командира капитан-лейтенанта Ломена. // Морской Сборник. 1880. № 1. Морская хроника. С. 27 – 28.
24. Крейсер «Память Азова». Извлечения из рапорта командира крейсера капитана 1 ранга Г.П. Чухнина. // Морской Сборник. 1892. № 12. Известия о плавании наших судов за границей. С. 1 – 6.
25. Крейсер «Разбойник». Извлечение из рапортов командира, капитана 2 ранга князя Ухтомского. // Морской Сборник. 1893. № 6. Известия о плавании наших судов за границей. С. 12 – 16.
26. Крейсер «Рында». Извлечение из рапортов командира, капитана 1 ранга Кригера. // Морской Сборник. 1893. Известия о плавании наших судов за границей. № 4. С. 1 – 5; № 7. С. 5 – 13.
27. Крейсер II ранга «Джигит». Извлечение из рапортов командира, капитана 2 ранга Нидермиллера. // Морской Сборник. 1895 № 6. Известия о плавании наших судов заграницей. С. 17 – 22.
28. *Макаров С.О.* Плавания корвета Витязь в Филиппинском архипелаге. // Цитадель. Вып. 11. СПб., 2004. С. 73 – 80.
29. Обзор деятельности Морского ведомства за царствование Государя Императора Александра III 1881 – 1894 гг. СПб., 1901.
30. Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования Государя Императора Александра Николаевича. 1855 – 1880 гг. Часть 1. СПб., 1880.

31. Обзор заграничных плаваний судов Русского военного флота. 1850 – 1866. Том 1. СПб., б.г.
32. Отчет по морскому ведомству за 1861 год СПб., 1862.
33. Рапорт генерал-адъютанта вице-адмирала [Н.К.] Посьета, его императорскому высочеству генерал-адмиралу 28 октября 1870 года. // Морской Сборник. 1871. № 2. Официальная часть. С. 1 – 29.
34. Рапорт Главного командира Черноморского флота и портов Управляющему Морским министерством от 14 июля. // Морской Сборник. 1877. № 9. Морская хроника. С. 25 - 28.
35. Рапорт командира клипера «Абрек», капитан-лейтенанта Пилкина. // Морской Сборник 1861. № 5. Официальный отдел. С. 99 – 104.
36. Рапорт командира корвета «Калевала» к[апитан]-л[ейтенанта] В.Ф. Давыдова. // Морской Сборник. 1861. № 7. Официальная часть. С. 59 – 74.
37. Рапорт командира парохода «Веста», капитан-лейтенанта Баранова, Главному командиру Черноморского флота и портов, от 12 июля 1877. // Морской Сборник. 1877. № 8. Морская хроника. С. 28 - 34.
38. Рапорт командира фрегата «Пересвет» капитан-лейтенанта Копытова. // Морской Сборник. 1866. № 5. Официальная часть. С. 21 – 28.
39. Рапорты командира клипера «Изумруд» капитан-лейтенанта Брылкина. //Морской Сборник. 1866. Официальная часть. № 4. С. 7 – 12; № 7. С. 197 – 199; № 9. С. 251 – 253.
40. Рапорты командира корвета «Богатырь», капитан-лейтенанта барона Бухгольца. // Морской Сборник. 1866. № 3. Официальная часть. С. 15 – 17.
41. Рапорты начальника эскадры Средиземного моря, свиты Е.И.В. контр-адмирала Шестакова. // Морской Сборник. Официальная часть. 1861. № 7. С. 83 – 86; 1862. № 1. С. 41 – 44; № 9. С. 41 – 48.

42. Смотр фрегату «Светлана», произведенный контр-адмиралом Кузнецовым, на Кронштадтском рейде. // Морской Сборник. 1862. №9. Официальная часть. С. 10 – 15.
43. Фрегат «Минин». Извлечение из рапорта командира, капитана 1 ранга Энгельма. // Морской Сборник. 1890 № 6. Известия о плавании наших судов за границей. С. 1 – 3.
44. *Юзефович Т.* Договоры России с Востоком. Политические и торговые. М., 2005.

II. *Публицистика.*

1. ... .*ский* Монитор-крейсер. // Морской Сборник. 1867. № 6. С. 67 – 74.
2. *А.Е.* Орудия 12-дюймового и бóльшого калибра. // Морской Сборник. 1889. № 3. С. 1 – 15.
3. *Азарьев Н*. О поповках. // Морской Сборник. 1876. № 12. С. 1 – 34.
4. *Алымов И.* О влиянии погруженного борта на остойчивость судна. // Морской Сборник. 1870. № 11. С. 1 – 16.
5. *А.М.* [Рецензия на книгу] «Всероссийская Промышленно-Художественная Выставка 1882 года в Москве и русский торговый флот». СПб., 1882. // Русский Вестник. 1882. № 11. Новости литературы. С. 454 – 461
6. Американский монитор во время бури. // Морской Сборник. 1863. № 11. Заграничная морская хроника. С. 35 – 36.
7. Американский монитор «Миантономо». // Морской Сборник. 1866. № 8. Броненосное судостроение. С. 1 – 10.
8. Американцы в Петербурге. Дружеский союз России и Америки. Подробное описание монитора «Миантономо». СПб., 1866.
9. Английские и французские крейсера. // Русское Судоходство. 1897. № 9. (186). Иностранные известия. С. 97 – 101.
10. Английские мониторы. // Морской Сборник. 1869. № 11. Броненосные суда. С. 10 – 16.

11. Аргентинские истребители миноносцы типа *Destroer.* // Морской Сборник. 1896. № 8. Морская хроника. С. 38 – 41.
12. *Арнольдов А.* Вторые Дарданеллы (Мурманский выход в Европу). Петроград, 1922.
13. *Афонасьев В.И.* Пароходы-крейсеры. // Морской Сборник. 1893. № 4. С. 47 – 71.
14. *Бартоломей.* Описание Амурского края. // Военный Сборник. 1860. № 9. С. 3 – 48.
15. Башенная и батарейная система (Лекция капитана Кольза в Королевском Обществе Соединенных Служб – Royal United Service Institution). // Морской Сборник. 1867. № 9. Броненосные суда С. 1 – 17.
16. Башенные суда. // Морской Сборник. 1866. № 4. Броненосное судостроение. С. 9 – 15.
17. *Беклемишев Н.Н.* Военно-морские тактические занятия // Морской Сборник. 1887. № 3. С. 1 – 18.
18. *Беклемишев Н.Н.* О морской силе России СПб., 1906.
19. *Беломор А.Е.* Из Русско-японской войны. (Крейсерская деятельность). СПб., 1909.
20. *Беломор А.Е.* Письма из Англии. // Рассказы и мечты старого моряка. СПб., 1894. С. 422 – 440.
21. *Беломор А.Е.* Письма о флоте. СПб., 1896.
22. *Беломор А.Е.* Тсу-Симский эпизод. // Русский Вестник. 1897. № 4. С. 230 – 250; № 6. С. 50 – 86.
23. *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроения в России в период от 1863 года и броненосного фрегата крейсера «Владимир Мономах». СПб., 1885.
24. *Бергель В.В.* «Преобразование флота» и «так называемые вопросы дня» морской политики. //Морской Сборник. 1885. № 7. С. 47 – 62
25. *Березин Е.В.* Морская тактика. Часть историческая. СПб., 1880.

26. *Березин Е.В.* Очерк русских портов в Татарском проливе и Японском море. // Морской Сборник. 1861. № 1. С. 151 – 170.
27. *Берлин П.* Эволюция войны. М., 1904.
28. *Берхман П.* О миноносцах. // Морской Сборник. 1880. № 6. С. 1 – 21.
29. *Блан Л.* Письма об Англии. В 2-х томах СПб., 1866. Том 2.
30. *Боголюбов Н.П.* История корабля, общедоступное изложение судостроения и судоходства у всех прибрежных народов от древнейших времен до наших включительно. В 2-х томах. М., 1879.
31. *Борман А.Н.* Жидкое топливо, как груз военного судна. // Морской Сборник. 1893. № 4. С. 73 – 104.
32. Бразильский минный крейсер *Karamuru*. // Морской Сборник. 1897. № 8. Морская хроника. С. 34 – 35.
33. *Брейтфус Л.Л.* Морской сибирский путь на Дальний Восток. Краткая история плавания Карским морем и Сибирским Ледовитым океаном. СПб., 1904.
34. Броненосец *Lepanto.* // Морской Сборник. 1881. № 6. Морская хроника. С. 32 – 33.
35. [Броненосец «Двенадцать Апостолов»]. // Южанин. 1 сентября 1890.
36. Броненосец «Рольф Краке». // Морской Сборник. 1863 № 8. Заграничная морская хроника. С. 41.
37. Броненосные суда. Извлечение из записки, представленной вице-адмиралом Пари французской академии наук. (Из Revue maritime et coloniale). (Пер. Н. Кох). // Морской Сборник. 1866. № 1. С. 129 – 152.
38. Броненосные фрегаты. // Морской Сборник. 1859. № 12. Смесь. С. 146 – 147.
39. Броненосные фрегаты и тараны. // Морской Сборник. 1862. № 2. Современное обозрение С. 12 – 19.
40. Броненосный корвет *Almirante Braun*. // Морской Сборник. 1881. № 6. Морская хроника. С. 22 – 28.

41. Броненосный крейсер *Northampton*. // Морской Сборник. 1880. № 1. Морская хроника. С. 36 - 45.
42. Бронированные миноносцы. // Морской Сборник. 1887. № 1. Морская хроника. С. 28 – 34.
43. *Бубнов А.* Еще несколько слов о миноносцах типа «Шихау». По поводу статьи «Миноносец Рени». // Морской Сборник. 1887. № 5. С. 177 – 202.
44. *Бубнов М.В.* Организация будущего флота. // Морской Сборник. 1897. № 7. С. 13 – 32.
45. Будущие флоты. (Проект вице-адмирала Холстеда). Перевел лейтенант Новосильский 3-й. // Морской Сборник. 1869. № 2. С. 60 – 80.
46. *Бурачек Е.* Где должно быть русский порт на Восточном океане? // Морской Сборник. 1865. № 9. С. 3 – 14.
47. *Бурун А.* Наш флот. // Русский Вестник. 1896. № 3. С. 192 – 206; 1897. № 1. С. 167 – 186.
48. *Бутаков И.Г.* Заметка об английских башенных судах. // Морской Сборник. 1863. № 1. С. 131 - 136.
49. *Валицкий Ст.* Взаимное положение Англии и России в Северном Тихом океане. // Морской Сборник. 1878. № 4. С. 11 – 29; № 5. С. 121 – 167.
50. *Варнек А.И.* Об охране английской морской торговли. // Морской Сборник. 1894. № 4. С. 117 – 130.
51. *Венюков М.И.* Индейский океан (Его настоящие и вероятное будущее). // Русская Мысль. 1894. № 6. С. 1 – 20.
52. *Вердеревский Д.* Причины упадка личного состава нашего флота и пути к его возрождению. // Морской Сборник. 1906 № 1.С. 65 – 76
53. Взгляд на морское будущее. (Uno sguardo all'avenire navale. A. Albini, 1887. Перевел Р.З[отов]. // Морской Сборник. 1887. № 6. С. 63 – 83.
54. *Вирениус А.А.* Миноноска «Сухум». // Морской Сборник. 1884. № 7. С. 1 – 34.

55. Возрождение Черноморского флота. // Русское Судоходство. 1886. № 2/3. С. viii.
56. Война в Соединенных Штатах Америки 1861 – 1865 гг. Военно-исторический очерк. Употребление инженерных и артиллерийский средств и речных флотилий. Составил И. Гаусман. В 2-х частях. СПб., 1878.
57. Вооружение вспомогательного крейсера *Normandie.* // Морской Сборник. 1892. № 12. Морская хроника. С. 23.
58. *В. С-кий* Артиллерийские очерки. // Морской Сборник. 1893. № 6. С. 1 – 21.
59. Вспомогательные крейсеры флотов американского и английского. // Морской Сборник. 1892. № 7. Морская хроника. С. 24 – 30.
60. Гибель броненосца «Гангут». // Московские Ведомости. 1897. 16 июня. № 163. Петербургские вести. С 23.
61. Главенство Германии на Балтийском море. // Голос. 1882. № 254. 19 сентября. (4 октября). С. 1, 2.
62. *Гозé А.* Руководство по кораблестроению. Из лекций, читанных в Институте морских инженеров в Париже. Перевел лейтенант С.П. Дюшен. СПб., 1890-1891. В 2-х томах.
63. *Голицын-Головкин.* Приемы при автоматической стрельбе посредством приборов системы Давыдова. // Морской Сборник. 1878. № 9. С. 145 – 158.
64. *Голов.* Нефтяное отопление паровых котлов на военных судах. // Морской Сборник. 1897. № 11. С. 101 – 112.
65. *Гривель Р.* О морской войне до новейших изобретений и после них. Атака и оборона берегов и портов. Война в открытом море. Исторический и стратегический этюд Ришильда Гривеля, корабельного капитана. Перевел В.В. Иванов, корпуса штурманов, порутчик. СПб, 1871.

66. *Гуляев Э.Е.* Военное судостроение в Англии и Франции в 1894 – 95 гг. // Морской Сборник. 1895. № 7. С. 83 – 107.
67. *Гуляев Э.Е.* Исторические примеры для определения типа современных судов. // Морской Сборник. 1895. № 2. С. 15 - 29.
68. *Данилевский А.А.* Мореходные миноносцы. В чем состоят боевые задачи русского миноносного флота и какой тип миноносцев наиболее соответствует этим началам? // Морской Сборник. 1880. № 6. С. 23 – 40.
69. Две главы из сочинения г[осподина] Рида. // Морской Сборник. 1870. № 4. Броненосное и современное судостроение. С. 1 – 35.
70. *Дегу.* Исследование совокупных действий армии и флота. Атака и оборона. Перевел Е. Березин. В 2-х частях. Часть 2. СПб., 1889.
71. *Де-Л[иврон] А.[К.]* Английские морские сметы на 1897-98 год. // Морской Сборник. 1897. № 9. С. 17 – 47
72. Дело парохода «Веста» с турецким броненосцем по иностранным описаниям и обсуждениям. // Морской Сборник. 1877. № 9. Морская хроника. С. 36 – 42.
73. *Долинский В.Л.* О способах колонизации местности от Онежского озера до Мурманского берега Северного океана и о возможности водяного сообщения между озером Онежское и Белым морем. // Беседы о Севере России в Третьем отделении Вольного экономического общества. СПб., 1867. С. 217 – 276.
74. *Домбровский А.* Русский флот вы ряду мировых морских сил к 1914 г. // Российский военный флот. СПБ., б. г. С. 134 – 155.
75. *Дубасов Ф.В.* Тактика миноносок. // Морской Сборник. 1885 № 5. С. 75 – 101; № 12. С. 109 – 144.
76. *Дуглас Г.* Морская война при помощи пара. Перевод мичмана Рыкачева с 2-го английского издания. СПб., 1862.
77. *Ендогуров И.* Практические замечания. // Морской Сборник. 1861. № 11. Смесь. С. 102 – 105.

78. *Есаулов 3-й.* Морские маневры 1884 года. // Морской сборник. 1884 №10. Морская хроника. С. 1 – 29.
79. Еще о гибели «Гангута». // Московские Ведомости. 1897. № 165. 18 июня; № 166. 19 июня.
80. Еще о «Первенце». // Морской Сборник. 1861. № 7. Заграничная морская хроника. С. 27, 28.
81. Заграничная морская хроника. // Морской Сборник. 1860 № 13. Смесь. С. 187 – 230; 1861. № 2. Современное обозрение. С. 234 – 273; 1861. № 11. Современное обозрение. С. 1 – 28.
82. Закладка стального минного крейсера «Лейтенант Ильин» и спуск броненосного крейсера 1 ранга «Адмирал Нахимов». // Морской Сборник. 1885. № 11. Официальная часть С. 1 – 17.
83. Законы движения самодвижущихся мин. Статья Юлиуса Гейнца, капитана 2-го ранга И.К. Австрийского флота (перевел лейтенант Гассельблат). // Морской Сборник. 1885. № 8. С. 57 – 96.
84. *Зотов Р.В.* Стратегические уроки морской истории. // Морской Сборник. 1892. № 7. С. 69 – 110; № 8. С. 93 – 124; № 9. С. 113 – 126; №. 11. С. 127 – 170; № 12 .С. 111 – 168.
85. Испанский добровольный флот. // Морской Сборник. 1896. № 8. Морская хроника. С. 22 – 26.
86. Испытание сторожевых шлюпок в Америке. // Морской Сборник. 1883. № 7. Морская хроника. С. 21 – 34.
87. Испытания корвета *Volage.* // Морской Сборник. 1870. № 1. Броненосное и современное судостроение. С. 73 – 76.
88. *Истомин В*. Значение подвига «Весты». // Русский Вестник 1877. № 8. С. 883 – 894.
89. Истребитель миноносок *Hawock.* // Морской Сборник. 1893. № 12. Морская хроника. С. 34 – 36.
90. Итальянский военный флот. СПб., 1888.

91. Итальянский военный флот. Статья г. Rocco de Zebri (перевод с итальянского П. Шванка из Nuova Antologia, ноябрь). // Морской Сборник. 1887. № 3. С. 54 – 96.
92. *К.* Приспособление торговых судов для военных целей. // Русское Судоходство. 1896. № 7. (172). Иностранные известия. С. 96, 97.
93. *К.* С Кемского поморья. // Русское Судоходство. 1896. № 11 (176). С. 102 – 110.
94. Какой должен быть флот: железный или деревянный. (Статья Скотта-Росселя). // Морской Сборник. 1861. № 5. С. 155 – 184.
95. *Кениг Ф.* Быстроходное океанское пароходство. // Морской Сборник. 1893. № 6. С. 107 – 118.
96. *Кербер Л.Б.* Постепенное развитие боевых судов. Изменение характера бронирования, вызванные увеличением калибра средней артиллерии. СПб., 1903.
97. *Кизеветтер А.А.* Русский Север. Роль Северного Края Европейской России в истории русского государства. Исторический очерк. Вологда, 1919.
98. *Кладо Н.Л.* Законы и скорости в военном искусстве. // Морской Сборник. 1896. № 2. С. 1 – 15.
99. *Кливленд*. О морской обороне Великобритании и ее колоний. // Морской сборник. 1890. № 8. Морская хроника. С. 1 – 17.
100. *Клыков М.* Обзор берегов залива Петра Великого. // Морской Сборник. 1871. № 11. С. 1 – 46.
101. *Козлов М.* Несколько слов о значении Мурманского берега в гидрографическом и морском отношениях. // Морской Сборник. 1883. № 9. С. 21 – 26.
102. *К[онкевич] А.[Е.]* Военный порт на Мурмане. // Русский Вестник 1889. № 12. С. 75 – 85.
103. *К[онкевич] А.[Е.]* Крейсер «Русская Надежда». // Русское Судоходство 1886. № 2-3. С. 91 – 108; № 4. С. 44 – 57; № 5-6, С. 40 - 52.

104. Кончина Е[го] И[мператорского] В[ысочества] Великого князя Константина Николаевича. // Кронштадтский Вестник. 1892. № 7. (3663). 15 (27) января. С. 1.

105. Корвет *Calliope.* // Морской Сборник. 1882. № 10. Морская хроника С. 95 – 97.

106. *Корф А.Н.* Краткий очерк Приамурского края. Хабаровка, 1891.

107. *Кох Н.* Американцы в Кронштадте. // Морской Сборник. 1866. № 8. С. 205 – 216.

108. Крейсерство «Сэмтера» и «Алабамы». Перевод с англ. СПб., 1878.

109. Крейсеры и их вооружение. (Извлечение из статьи вице-адмирала Тушара, помещенной в Revue Maritime et Coloniale). // Морской Сборник. 1868. № 10. С. 69 – 89.

110. Круглые суда с погруженной движущей силой (Лекция, прочитанная в королевском обществе соединенных служб 25 мая 1868 года г[осподином] Ельдером). // Морской Сборник. 1870. № 2. Броненосное и современное судостроение. С. 1 – 23.

111. *Крыжановский П.А.* Заметки об обороне береговых укреплений. // Военный Сборник. 1894. №4. С. 293 – 302; № 9. С. 92 – 115.

112. Крытые броней крейсера. // Морской Сборник. 1884. № 9. Морская хроника. С. 1 – 12.

113. *Ксавье Р.* Флоты французский и английский. Пер. с фр. // Морской Сборник 1862. № 8. С. 299 – 319.

114. *[Куниберти]* Судно для атаки и преследования миноносок. // Морской Сборник. 1884. № 6. С. 163 – 179.

115. *Лизоблюдов.* Автоматическое заделывание отверстий от снарядов в корпусе судна. // Российское Судоходство. 1898. № 3/4. (192/193). Иностранные известия. С. 166 – 168.

116. *Лилье В.А.* Малокалиберная артиллерия. // Морской Сборник. 1884. №1. С. 93 – 126.

117. *Линдестрем.* Минные крейсера германского флота. // Морской Сборник. 1887. № 7. Морская хроника. С. 1 – 3.

118. *Литвинов М.* Черное море. Роль моря в разные исторические эпохи. Современное экономическое и военное значение Черного моря. СПб., 1881.

119. *Л[ихачев] И.[А].* Военные суда будущего. // Морской Сборник 1884. № 7. С. 151 – 175; № 12. С. 77 – 109.

120. *Львов Е.* По Студеному морю. Поездка на Север. М., 1895.

121. *Мазюкевич М.* Прибрежная война. Десантные экспедиции и атака приморских укреплений. Военно-исторический обзор. Публичные лекции, читанные в Морском училище и в Морском Кронштадтском собрании. СПб., 1874.

122. *Майков А.А.* Заметки по внешним делам. // Русская Беседа. 1896. № 9. С. 164 – 179.

123. *Макаров С.О.* Броненосцы или безбронные суда. СПб., 1903.

124. *Макаров С.О.* Разбор элементов, составляющих боевую силу судов. // Морской Сборник. 1893. № 6. С. 1 – 106

125. *Макаров С.О.* Рассуждения по вопросам морской тактики. // Морской Сборник. 1897. № 7. С. 1 – 12

126. *Максимов А.Я.* Наши задачи на Тихом океане. Политические этюды. СПб., 1894.

127. *Манн К.А.* Предисловие. // Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования Государя Императора Александра Николаевича 1855 – 1880. Часть 1. СПб., 1880. С. I - XXI.

128. *Мертваго Д.А.* Вопросы из тактики миноносцев. // Морской Сборник. 1878 № 7. Морская хроника. С. 1 – 12.

129. *Мертваго Д.А.* Законы главнейших морских держав, обеспечивающие соблюдение страной нейтралитета. // Морской Сборник. 1871. № 4. С. 55 – 98; №8. С. 97 – 166.

130. *Мец Ф.М.* Новый русский крейсер. // Русское Судоходство. 1887. № 6/7 (18/19). С. 15, 16.

131. *М[ец] [Ф]. М.* Русская мысль в январские морозные дни. // Русское Судоходство. 1896 № 1 (166). С. 1 – 8.

132. Минные крейсеры прежних и новейших типов. // Морской Сборник. 1886. № 2. Морская хроника. С. 1 – 14.

133. «Миноборец», новоизобретенное Н.М. Фумели несокрушимое броневое скрепление военных судов. СПб., 1878.

134. Миноноски при защите берегов и в морской войне. Перев. Мичман П. Ведерников // Морской сборник. 1889. № 8. С. 71 – 107.

135. *М.-новъ.* «Первенец» - первое судно русского флота, наконец привлекшее к себе внимание петербургской публики // Морской Сборник. 1863. № 9. Современное обозрение. С. 25 – 27.

136. *Можайский Н.* Спуск фрегата «Генерал-Адмирал». // Морской Сборник. 1859. № 2. С. 261-288.

137. «Молодая школа» во Франции и ее программа морской обороны государства. // Морской Сборник. 1889. № 12. Морская хроника. С. 1 – 13.

138. *Мордовин П.А.* Английский неброненосный флот. СПб., 1881.

139. *Мордовин П.А.* Исторические соприкосновения России и Северной Америки по военно-морским вопросам. //Морской Сборник. 1885. № 10. С. 19 – 52.

140. *Мордовин П.А.* Русское судостроение в течение последних 25 лет. 1855 – 1880. // Морской Сборник. 1881. №8. С. 95 – 113.

141. *Мордовин П.А.* Французский неброненосный флот. // Морской Сборник. 1884. № 1. С. 171 - 201; № 2. С. 175 – 212; № 4. С. 39 – 55.

142. *Мусселиус Р.В.* О броненосных судах. // Морской Сборник. 1860. № 11. С. 349 – 361.

143. *Мэй Х. Дж.* Обсуждение вопросов по морской тактике. Перевел капитан 2 ранга И. Бострем. // Морской Сборник. 1897. С. 25 – 63.

144. Начало Добровольного флота. Материалы для истории Русского добровольного флота. //Известия Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. Вып. XL. М., 1890. С. 1 – 98.

145. Некролог Эриксона. // Морской Сборник. 1869. № 4. Броненосные суда. С. 17 – 18.

146. Несколько мнений о крейсерах и о частной собственности на море. // Морской Сборник. 1878. № 6. С. 169 – 198.

147. Новое сочинение г[осподина] Рида // Морской Сборник. 1870. № 3. Броненосное и современное судостроение. С. 1 – 21.

148. *Новосильский*. Проект эволюции для броненосного флота. // Морской Сборник 1867. № 12. С. 1 – 62.

149. Новые пароходы-крейсеры для Северного Тихого Океана // Морской Сборник. 1890. № 8. Морская хроника. С. 45 – 47.

150. Нужен ли флот России //Время. 1863. № 3. С. 5 – 48.

151. [О бое «Весты»] //Кронштадтский Вестник. 24 июля 1877.

152. О броненосной батарее «Первенец». // Морской Сборник. 1862. № 4. Смесь. С. 129.

153. О броненосных судах с башнями по системе Рида (рассуждения контр-адмирала Халстеда). //Морской Сборник. 1863. № 4. Заграничная морская хроника. С. 46 – 48.

154. О броненосных судах с наклонной броней для прибрежной обороны (лекция г. Хайда, прочитанная в Royal United Service Institution). // Морской Сборник. 1869. № 7. Броненосные суда. С. 1 - 17.

155. О военных законах и обычаях, ограничивающих употребление брандеров, миноносок, самодвижущихся и простых мин. Перевод с английского А.К. и Д.М. // Морской Сборник. 1879. № 8. С. 15 – 48.

156. О железных стенах Англии (Извлечение из речи, сказанной в королевском великобританском институте Джоном Скотт-Росселем). Пер. М. Окунева. // Морской Сборник 1862. № 10. Смесь. С. 122 – 130.

157. О задачах современных миноносцах. (Из Marine-Rundschau) Пер. Е.Н. // Морской Сборник. 1909. № 12. С. С. 23 – 33.

158. О клипере «Опричник». // Морской Сборник. 1863. № 6. Смесь. С. 44 – 50.

159. О морских качествах миноносцев. Перевели А. Ковальский и Э. Кориандер. // Морской Сборник. 1889. № 11. С. 55 – 70.

160. О Мурмане и его промыслах. //Морской Сборник. 1893. № 4. С. 1 – 45.

161. О непригодности почтовых океанских пароходов для военных целей. // Морской Сборник. 1893. № 7. Морская хроника. С. 11 – 15.

162. О превращении английских винтовых кораблей в броненосные башенные суда. (Лекция г. Хенвуда в Обществе соединенных служб, 5 апреля 1869 г.). // Морской Сборник. 1869. №. 12. Броненосные суда. С. 1 – 31.

163. О системе сетевого заграждения судов. // Кронштадтский Вестник. 1892. № 11 (3667). 24 янв. (5фев) С. 1.

164. О сопротивлении железа ударам ядер. Записка, читанная г. Ферберном в королевском Великобританском институте (Из Artizan, 1 Sept. 1862). Пер. М. Окунева. // Морской Сборник. 1862. № 10. Смесь. С. 108 – 122.

165. О спуске на воду плавучей батарее «Первенец», строящейся в Англии. // Морской Сборник. 1863. № 6. Заграничная морская хроника. С. 40 – 45.

166. [О сражении «Весты» с «Фетхи-Буленд»]. // Морской Сборник. 1877. № 9. С. 19 - 25.

167. Об изменениях в науке и практике морского дела. (Речь, прочитанная адмиралом С.И. Зеленным на акте Николаевской Морской академии). // Морской Сборник. 1877. № 3. С. 27 – 29.

168. Об устойчивости мониторов под парусами. (Лекция г. Рида, вице-президента общества корабельных инженеров). Перевел лейтенант. Линден. // Морской Сборник. 1868. № 9. Броненосные суда. С. 1 – 13.

169. *Огородников С.Ф.* История Архангельского порта. СПб., 1875.

170. *Огородников С.Ф.* По поводу 300-летнего юбилея города Архангельск. // Морской Сборник. 1884. № 9. С. 115 – 119.

171. *Одинцов А.И.* О снабжении портов Балтийского моря нефтяным топливом. //Русское Судоходство. 1896. № 3. (168). С. 25 – 43.

172. *Окунев М.М.* Обзор последних усовершенствований по разным отраслям морского искусства. // Морской Сборник. 1863. Современное обозрение. № 3. С. 1 - 42; № 4. С. 65 – 94.

173. Отзыв американской газеты New-York Herald о русском фрегате «Ослябя», по поводу его прибытия в Нью-Йорк. // Морской Сборник. 1863. № 10. Смесь. С. 18 – 20.

174. Пароход «Веста» и дело с турецким броненосцем у Кюстенджи, 11 июля. // Морской Сборник. 1877. № 8. Морская хроника. С. 51 – 54.

175. Переход из Англии в Кронштадт броненосной плавучей батареи «Первенец» (Из донесений к[онтр]-а[дмирала] Бутакова и кап[итана] 2 р[анга] Шварца // Морской Сборник 1863. № 9. Официальный отдел. С. 1 – 9.

176. *Пестич Ф.В.* О вооружении мортирами судов военного флота. СПб., 1881.

177. Плавание английских миноносок летом 1884 года. // Морской Сборник. 1884. № 11. Морская хроника. С. 35 – 37.

178. Плавание германских миноносок. // Морской Сборник. 1884. № 11. С. 37 – 39.

179. По поводу гибели фрегата *Captain.* // Морской Сборник. 1870. № 12. Броненосное и современное судостроение. С. 6 – 20.

180. Подвижная оборона гаваней и рейдов флотом. Перевел Д.М. // Морской Сборник. 1869. № 7. С. 169 – 196.

181. *Подгаецкий Л.И.* Мурманский берег. Его природа, промыслы и значение. СПб., 1890.

182. Поповка. Сборник статей о круглых судах. СПб., 1875.

183. Посещение фрегата «Генерал-Адмирал» (Из Times 14 августа 1859). // Морской Сборник. 1859. № 9. Смесь. С. 68 – 71.

184. Почтовый пароход-крейсер *Teutonic.* // Морской Сборник 1889. №. 3. Морская хроника. С. 40 – 43.

185. Применение океанских пароходов к военным целям. // Морской Сборник. 1880. № 6. Морская хроника. С. 25 – 40

186. Противоположенные мнения о боевом значении миноносок. // Морской Сборник. 1885. № 10. Морская хроника. С. 1 – 19.

187. *Рагоза А.Ф.* Краткий очерк занятия Амурского края. Развитие боевых сил Приамурского военного округа. Хабаровка, 1891.

188. Разбухающая целлюлоза. Перевод с немецкого капитана 2 ранга Витгефта. // Морской Сборник. 1889. № 2. С. 69 – 71.

189. *Репина Е.* Прошлое города Архангельска. 1584 – 1884. // Описание Архангельской губернии. СПб., 1813. Приложение. С. 605 – 613.

190. Речь, произнесенная господином председательствующим в собрании членов учредителей Общества Добровольного флота 23 мая 1879 года. СПб., 1879.

191. [Робертс А.] Безнаказанность прорыва блокады. // Морской Сборник 1871. № 1. С. 43 – 84.

192. Русский военный флот в 1862 году. // Военный Сборник. 1864. № 4. Русское военное обозрение. С. 161 – 175.

193. Самодвижущаяся мина Симса-Эдисона. Перевел штабс-капитан С. Золотухин. // Морской Сборник. 1892. № 2. С. 71 – 78.

194. Северо-американская угольная станция на Сандвичевых островах. // Морской Сборник. 1894. № 5. Морская хроника. С. 38.

195. *Сидоров М.К.* О богатствах Севера России. // *Сидоров М.К.* Север России. СПб., 1870.

196. Система башенных судов капитана Кольза. Рапорт комиссии назначенной английским адмиралтейством для рассмотрения системы судов капитана Кольза. // Морской Сборник. 1866. № 1. Броненосное судостроение. С. 22 – 25.

197. *Скальковский К.А.* Внешняя политика России и положении иностранных держав. СПб., 1897.

198. *Скальковский К.А.* К вопросу о каперах и частной собственности на море. // *Скальковский К.А.* Новая книга. Публицистика, экономические вопросы, путевые впечатления. СПб., 1904. С. 308 – 318.

199. *Скальковский К.А.* Русская торговля в Тихом океане. Экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области Восточной Сибири, Корее, Китае, Японии и Калифорнии. СПб., 1883.

200. Следы гибели *Captain*. // Морской Сборник. 1871. № 3. Морская хроника. С. 36 – 44.

201. *Слезскинский А.Г.* Мурман. Колонии и становища западного берега. // Русское Судоходство. 1896. № 11 (176). С. 1 – 50.

202. Состояние английского флота. // Морской Сборник. 1884. № 12. Морская хроника. С. 33 – 43.

203. Спуск броненосного фрегата «Петропавловск» и батареи «Кремль» // Морской Сборник. 1865. № 9. Броненосное судостроение. С. 1 – 3.

204. Спуск монитора «Петр Великий». // Морской Сборник. 1872. № 9. Официальная часть. С. 16 – 19

205. Спуск на воду полуброненосного фрегата «Владимир Мономах». //Морской Сборник. 1882. № 11. Морская хроника. С. 1 – 17.

206. [Спуск эскадренного броненосца «Двенадцать Апостолов]. // Одесский листок. 3 (15) сентября 1890.

207. Сравнительная сила испанского и северо-американского флотов. // Морской Сборник. 1896. № 4. Морская хроника. С. 9 – 14.

208. *Стеценко В.А.* Старое и новое. Сражение при Хайянге. // Морской Сборник. 1895 № 2. С. 1 – 13.

209. *Стеценко В.А.* Черноморский флот и Севастополь. Итоговые суждения. Год 1871-й. // Крымский альбом. 1999 Выпуск 4. Феодосия – М., 2000. С. 142 – 152.

210. *Страннолюбский А.* Современное состояние некоторых вопросов, относящихся до вооружения (оснастки) и парусности броненосных судов. // Морской Сборник. 1867. № 10. С. 1 – 62; № 12. С. 62 – 107.

211. Стратегическое значение Вест-Индии. Перевод А. де-Л. // Морской Сборник. 1897. № 12. С. 1 – 21.

212. *Токаревский А.М.* Искалеченные броненосцы. // Русское судоходство. 1896. № 4 (169). С. 112 – 134.

213. *Токаревский А.М.* Заключительное слово к статье «Искалеченные броненосцы». // Русское Судоходство. 1896. № 8 (173). С. 66 – 72.

214. Толки английских газет о «Первенце». //Морской Сборник. 1863. № 9. Заграничная морская хроника. С. 4, 5.

215. «Увидя бегство броненосца…». Вступительная статья и комментарии Р.В. Кондратенко. // Гангут. Вып. 41. СПб., 2007. С. 3 – 15.

216. *Федорович П.* Управление башнями и орудиями в бою и значение башенных прицелов. // Морской Сборник. 1871. № 12. С. 177 – 183.

217. Флот во Франции и Соединенных Штатах в 1865 году. (Из Revue des deux Mondes). Пер. Н. Кох // Морской Сборник. 1865. № 10. С. 175 – 223.

218. *Черевкова А.А.* История одной маленькой монархии. // Исторический Вестник. 1898. № 1. С. 334 – 359.

219. *Шабо-Арно.* Действие миноносок против неприятельских судов. // Морской Сборник. 1879. № 8. Морская хроника. Морское дело заграницей. С. 84 – 102.

220. *Шавров Н.А.* Восточный берег Черного моря. // Морской Сборник. 1862. № 9. С. 1 - 62.

221. *Шавров Н.А.* Колонизация, ее современное положение и меры для русского заселения Мурмана. // Русское Судоходство. 1897. № 10/11. (187/188). С. 1 – 53; 1898. № 2 (191). С. 1 – 68.

222. *Шестаков И.А.* Старые мысли на новое дело. (Извлечения из статьи И.А. Шестакова). // Морской Сборник. 1858. № 1. С. 1 – 33.

223. *Шталь А.В.* Вопросы морской стратегии. // Морской Сборник. 1897. № 11. С. 1 – 26.

224. *Штенгер А.* О боевом значении судовой артиллерии. // Морской Сборник. 1897. № 12. С. 23 – 65.

225. *Э.* По поводу сравнений английского флота с соединенными флотами Франции и России. // Морской Сборник. 1895. № 8. С. 1 – 47.

226. Экспедиция англо-французов в Петропавловск. (Из Revue des deux Mondes). Пер. М.Б. // Морской Сборник. 1860. № 2. С. 470 – 505.

227. Электрическое освещение на военных судах. // Русское Судоходство. 1897. № 5 (182). Иностранные известия. С. 115, 116.

228. *Artizan.* Броненосные суда и орудия. Заметки о состоянии броненосного судостроения в Англии в 1865. // Морской Сборник. 1865. № 4. Броненосное судостроение. С. 44 – 51.

229. *Devastation* и «Петр Великий». // Морской Сборник. 1872. № 12. Морская хроника. С. 13 – 28.

230. *N.* Гибель броненосца «Гангут». // Московские Ведомости. 1897. № 164. 17 июня. С. 3.

231. *S***.* Петербург. Посещение американской эскадры. // Морской Сборник. 1866. № 8. Современное обозрение. С. 1 – 15.

232. *Warrior* (фрегат обшитый железом). // Морской Сборник. 1860. № 2. Смесь. С. 176 – 181.

233. *Z.* Английское мнение о русском флоте. // Вестник Европы. 1872. № 9. С. 416 – 426.

III. *Мемуары, дневники, письма.*

1. *Абаза М.А.* Понт Эвксинский. Рассказы о Севастополе. // Возрождение. Париж. 1956. № 58. С. 89 – 96.
2. *Апостоли Н.И.* В Чикаго на выставку. (Из дневника морского офицера). // Разведчик. 1893. № 135. С. 438-439; № 136. С. 452 – 454; № 140. С. 516 – 519; № 142. С. 550 – 553; № 153. С. 745 – 750; № 159. С. 847 – 850.
3. *Аренс Е.И.* Из плавания на клипере «Стрелок» в 1883 - 1885 гг. // Русское Обозрение. 1890. № 7. С. 220 – 255; № 8. С. 573 – 619; № 9. С. 53 – 106.
4. *Арсеньев Ю.В.* От Ревеля до Алжира. Из дневника морского офицера. // Русский Вестник. 1882. № 10. С. 828 – 850.
5. *Блинов В.* На Мурмане. (Из личных воспоминаний автора, дополненных новейшими данными). Петроград, 1918.
6. *Богданович А.В.* Три последних самодержца. М., 1990.
7. *Боголюбов Н.Ф.* Экспедиция в Америку на пароходе «Цимбрия» в 1878 году. Кронштадт, 1898.
8. *Боголюбов Н.П..* Плавание учебного корабля крейсера 1-го ранга «Герцог Эдинбургский» 1898 – 1899. Кронштадт, 1899.

9. *Бурачек Е.С.* Заметки о флоте. // Морской Сборник. 1909. № 2. С. 49 – 67.
10. *Витковский В.В.* За океан. Путевые записки. СПб., 1894.
11. Вокруг света. Плавание корвета «Аскольд». Из записок Максимова. От Кронштадта до Бангкока. СПб, 1876.
12. *Вуд Дж. Т.* Первый бой броненосцев. // «Монитор» и «Мерримак». СПб., 1995. С. 23 – 34.
13. *Вырубов П.А.* На броненосце «Князь Суворов». Десять лет из жизни русского моряка, погибшего в Цусимском бою. СПб., 2010.
14. *Грулёв М.В.* В Штабах и на Полях Дальнего Востока. Воспоминания офицера Генерального Штаба и командира полка о русско-японской войне. М., 2007.
15. *Гунаропуло С. А.* В Туркменской степи. (Из записок черноморского офицера). // Исторический Вестник. 1900. № 11. С. 563 – 583
16. *Де-Ливрон А.К.* Корвет «Калевала». (Воспоминания старого моряка). // Морской Сборник. 1909. № 7. С. 1 – 16. № 8. С. 17 – 32. № 9. С. 33 – 64. № 10. С. 65 – 96. № 11. С. 97 – 110.
17. *Де-Ливрон А.К.* Отрывки воспоминаний о плавании на клипере «Стрелок» в 1880-82. СПб., 1913.
18. *Д.М.* Очерки недавнего. Воспоминания офицера русского флота. // Морской Сборник. 1866. № 7. С. 73 – 114.
19. *Добель П.В*. Путешествия и новейшие наблюдения в Китае, Маниле и Индо-Китайском архипелаге. М., 2002.
20. *Доможиров А.М.* Из заметок о кругосветном плавании на клипере «Джигит». Переход от Вальпарайзо до Гонолулу. Пребывание клипера в последнем порте. Некоторые новые данные относительно Сандвичевых островов. // Морской Сборник. 1879. № 8. С. 79 – 116.
21. *Епанчин Н.А.* На службе трех императоров. Воспоминания. М., 1996.

22. *Жюрьен де ла Гравьер Ж.Б.Э.* Воспоминания адмирала. // Морской Сборник. 1860. № 10. С. 106 – 143; № 12. С. 103 – 145; № 13. С. 432 – 546.
23. Иван Александрович Шестаков. 1820 – 1888. Воспоминания Л.И. Шестаковой. // Русская Старина. 1889. № 4. С. 161 – 182.
24. *Игнатьев Н.П.* Походные письма 1877 года. Письма Е.Л. Игнатьевой с балканского театра военных действий. М., 1999.
25. Из писем Н.С. Соханской (Кохановской) к М.В. Вальховской. // Русский Архив. 1900. № 1. С. 108 – 140.
26. *Ковалевский П.М.* Власти предержащие. В Главном Адмиралтействе. // Русская старина 1909. № 1. С. 67 – 89.
27. *Константин Николаевич, Великий князь.* Письмо Александру II, 24 октября / 5 ноября 1858 г. Гамбург. // Российский Архив: История Отечества в свидетельствах и документах XVIII—XX. М., 1992.
28. Копия собственноручного письма великого князя Константина Николаевича наместнику на Кавказе князю А.И. Барятинскому от 24 июня 1857 года. // *Головин А.В.* Великий князь Константин Николаевич. СПб., 2006. Приложение. VIII. С. 247, 248.
29. *Кравченко В.С.* Через три океана. Воспоминания морского врача о морском походе в Русско-японскую войну. 1904 – 1905. СПб., 2002.
30. *Крестовский В.*. Посьет, Суйфун и Ольга. // Русский Вестник. 1883. № 1. С. 90 – 137.
31. *Крылов А.Н.* Мои воспоминания. М., 1963.
32. *Кузнецов Д.И.* Первый Амурский отряд. // Гангут. СПб., 2009. Вып. 52, С. 114 - 128; Вып. 53. С. 126 - 143.
33. *Ламздорф В.Н.* Дневник. 1886 – 1890. Минск, 2003.
34. *Ламздорф В.Н.* Дневник. 1894 – 1896. М., 1991.
35. *Лурье Л.Я.* Новое о Нечаеве (По материалам рукописного отдела ИРЛИ) // In Memorian: Исторический сборник памяти Ф.Ф. Перченка СПб., 1995. С. 337 – 349.

36. *Манн К.А.* Воспоминания К.А. Манна. // Исторический Вестник. 1917. № 1. С. 43 – 57; № 2. С. 308 – 338; № 3. С. 600 – 623; № 4. С. 22 – 41; № 7/8. С. 36 – 71.
37. [*Меньшиков М.О.*] По портам Европы 1878 – 1879 гг. Очерки заграничного плавания на фрегате «Князь Пожарский». Кронштадт, 1884.
38. *Меньков П.К.* Записки Петра Кононовича Менькова. В 3-х томах. Том 1. Дунай и Немцы. (Восточный вопрос. 1853 – 1855). СПб., 1898.
39. *Мещерский В.П.* Мои воспоминания. М., 2003.
40. *Милютин Д.А.* Дневник. 1879 – 1881. М., 2010.
41. Очерки пером и карандашом из кругосветного плавания в 1857, 1858, 1859 и 1860 годах А. Вышеславцева СПб., 1862.
42. Переписка И.И Воронцова-Дашкова и императора Александра III. // *Исмаил-Заде Д.И.* И.И. Воронцов-Дашков. Кавказский наместник. М., 2005. Приложение 2. С. 201 – 241.
43. *Перетц Е.А.* Дневник Е.А. Перетца, государственного секретаря (1880 – 1883) М – Л., 1927.
44. Печорский край и Новая Земля (Очерк путешествия архангельского губернатора, Александра Платоновича Энгельгардта). // Русское Судоходство. 1896. № 7 (172). С. 1 – 28.
45. Письма Победоносцева к Александру III. В 2-х томах. М., 1925
46. Победоносцев и его корреспонденты. Письма и записки. Том 1. Полутом 2. М-Петроград, 1923.
47. *Половцов А.А.* Дневник государственного секретаря. В 2-х томах. Том 2. М., 2005.
48. Путешествие в кемский и кольский уезды в 1895 году. (Сообщено архангельским губернатором Александром Платоновичем Энгельгардтом). // Русское Судоходство. 1896. № 3. (168). С. 1 – 24. № 4 (169). С. 1 – 24.

49. *Руднев В.Ф.* Из Владивостока в Сан-Франциско и на Сандвичевы острова. (Из воспоминаний кругосветного плавания на крейсере «Африка»). // Русская Старина. 1909. №. 5. С. 365 – 385.
50. *Семенов В.И.* Расплата. // *Семенов В.И.* Трагедия Цусимы. М., 2008.
51. *Скалон Д.А.* Мои воспоминания 1877 - 1878 гг. В 2-х томах. СПб., 1913. Том 1.
52. *Скальковский К.А.* Путевые впечатления в Португалии, Франции, Австрии и Италии. СПб., 1885.
53. *Слезскинский А.Г.* Поездка на Мурман. (Путевые заметки). // Исторический Вестник. 1898. № 3. С. 981 – 1020; № 4. С. 152 – 191.
54. *Случевский К.К.* Поездки по Северу России в 1885 – 1886 годах. М., 2009.
55. *Соллогуб Н.* Крушение парохода «Москва» и пятидесятидневное пребывание его экипажа и пассажиров в пустыне. Из дневника пассажира. // Морской Сборник. 1882. № 10. Морская хроника. С. 34 – 74.
56. Творения иже во святых отца нашего Феофана Затворника. Собрание писем М., 2000. Том. 2. Выпуск 7.
57. *Цывинский Г. Ф.* 50 лет в Императорском флоте. СПб., 2008.
58. *Черевин П.А.* Воспоминания П.А. Черевина. Кострома, 1920.
59. *Шестаков И.А.* Полвека обыкновенной жизни. СПБ., 2006.
60. *Энгельгардт А.П.* Печорский край и Новая Земля. (Очерк путешествия архангельского губернатора, Александра Платоновича Энгельгардта). // Русское Судоходство. 1896. № 5/6. (170/171). С. 57 – 86.

Литература.

1. *Александров А.С.* Броненосцы типа «Адмирал». Первая генерация. // Морская Коллекция. 2007. № 1 (91). С. 1 – 40.

2. *Аллилуев А.А.* Полуброненосные фрегаты типа Дмитрий Донской (1881 – 1905). Самара: Издатель Р.Р. Муниров, 2006. – 92 с.: илл.
3. *Андриенко В.Г.* Круглые суда адмирала Попова. СПб.: Гангут, 1994. – 40 с.
4. *Арбузов В.В.* Броненосец «Двенадцать Апостолов». СПб.: Б.и., 2001. – 115 с.: илл.
5. *Арбузов В.В.* Броненосец «Император Александр II». СПб.: Б.и., 1997. – 120 с.: илл.
6. *Арбузов В.В.* Броненосец «Петр Великий» СПб.: Б.и., 1993. – 142 с.: илл.
7. *Арбузов В.В.* Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов». СПб.: Б.и., 2000. – 126 с.: илл.
8. *Арбузов В.В.* Броненосцы типа «Екатерина II». СПб.: Б.и., 1994. – 67 с.: илл.
9. *Арбузов В.В.* Броненосцы типов «Центурион», «Ринаун» и «Трайомф». СПб.: Издатель Р.Р. Муниров, 2011.- 68 с.: илл.
10. *Аренс Е.И.* Морская сила и история. СПб.: Б.и., 1912. – 125 с.
11. *Аренс Е.И.* Роль флота в войну 1877 – 1878 гг. СПб.: Б.и., 1903. – 116 с.
12. *Аренс Е.И.* Русский флот. Исторический очерк. СПб.: Б.и., 1904. – 66 с.
13. *Астанков В.* «Свинство, да и только…». Цесаревич Александр Александрович и Морское министерство. // Родина. 2014 № 6. С. 60 – 63.
14. *Афонин Н.Н., Балакин С.А.* Миноносцы типа «Сокол». // Морская Коллекция. 2004. № 2 (59). С. 1 – 32.
15. *Батюшков.* Корабли «Азов» и «Память Азова». Кронштадт: Типография Кронштадтского сборника, 1901. – 22 с.
16. *Белавенец П.И.* Лейтенант Зацаренный, герой Русско-Турецкой войны 1877 – 78 годов за освобождение болгар. Исторический очерк ко дню спуска минного крейсера «Лейтенант Зацаренный». СПб. Б.и., 1907. – 47 с.

17. *Белавенец П.И.* Нужен ли флот России? СПб.: Товарищество Р. Голике и А. Вильборг, 1910 – 280 с.
18. *Беломор А.Е.* Первая Тихоокеанская эскадра. // Морской Сборник. 1914. № 6. С. 35 – 49.
19. *Бережной С.С.* Броненосные и линейные корабли. Канонерские лодки. Справочник. М.: Воениздат, 1997. – 312 с.
20. *Бескровный Л.Г.* Русская армия и флот в XIX веке. Военно-экономические потенциал России. М.: Наука, 1973. – 616 с.
21. *Богданов М.А., Гармашев А.А* Эскадренные броненосцы «Гангут» и «Наварин». СПб.: ЛеКо, 2007. – 120 с.
22. *Богданович Е.В.* Синоп. 18 ноября 1853 года. СПб.: Типография В. Киршбаума, 1878. – 170 с.
23. *Болгурцев Б.Н.* Русский флот на Дальнем Востоке (1860 – 1861). Пекинский договор и Цусимский инцидент. Владивосток: Дальнаука, 1996. – 133 с.
24. *Болгурцев Б.Н.* Стратегическая ошибка князя Горчакова. // Гангут. Вып. 5. СПб.: Издательство Гангут, 1993. С. 76 – 79.
25. *Васильев Д.М.* Крейсер «Память Меркурия». // Гангут. Вып. 78. СПб., 2013. С. 3 – 25.
26. *Веселаго Ф.Ф.* Краткая история русского флота. М.: Вече, 2011. – 432 с.: илл.
27. *Вильсон Х.В.* Броненосцы в бою. Лисское сражение 20 июля 1866 г. Пер с англ. СПб.: Б.и., 2001. – 36 с.: илл.
28. *Виноградов В.Н.* Являлась ли Крымская война для союзников «достойной сожаления глупостью»? // Славяноведение. 2005. № 1. С. 3 – 19.
29. *Виноградов С.Е.* Доктор Паркс и его линкоры. // *Паркс О.* Линкоры Британской империи Часть 2. Время проб и ошибок. Пер. с англ. СПб.: Галея-Принт, 2002. С. 3 – 7. – 106 с.: илл.

30. *Виноградов С.Е.* Линкоры «Вирибус Унитис». // Морская Коллекция. 2001. № 3 (39). С. 1 – 32.
31. *Воронин В.Е.* Великий князь Константин Николаевич: становление государственного деятеля. М.: Русский мир, 2002. – 243 с.
32. *Гаврилов Б.И.* Военно-морской флот и общественность России в конце XIX – начале XX века. // Россия на рубеже XIX – XX веков. Материалы научных чтений. М.: Б.и., 1999. С. 315 – 324
33. *Гладких С.А.* Русский Военно-Морской Флот на Дальнем Востоке (1895 – 1904). Автореф. дисс. …канд. ист. наук. Сыктывкар.: Б.и., 1999. – 23 с.
34. *Глебов А.П.* Кораблестроители Кутейниковы и развитие российского флота во второй половине XIX - начале XX веков. Автореф. дисс. …канд. ист. наук М.: Б.и., 2003. – 16 с.
35. *Головнин Ю.И., Ларионов А.Л.* Судьба балтийского фрегата. // Гангут. Вып. 1. СПб.: Гангут, 1991. С. 14 – 27.
36. *Гребенщикова Г.А.* Постскриптум к Крымской войне (малоизвестные факты из истории Черноморского флота). // Гангут. Вып. 23. СПб.: Гангут, 2000. С. 74 – 83.
37. *Грибовский В.Ю.* Броненосные фрегаты «Севастополь» и «Петропавловск» - первые русские мореходные броненосцы. // Гангут. Вып. 73. СПб., 2013. С. 3 – 12.
38. *Грибовский В.Ю., Черников И.И.* Броненосец «Адмирал Ушаков». СПб.: Судостроение, 1996. – 242 с.
39. *Давыдов А.* «Уссуриец», «Туркменец», «Финн»… или как эмир Бухарский и «кочевые трухменцы» строили Доброфлот. // Родина. 1996, № 6/7. С. 53 – 56.
40. *Давыдов Р.А.* Архангельские винтовые клипера – «оружие возмездия»? // Защитники Отечества. Материалы XXIII военно-исторических чтений. Вып. 11. Архангельск, 2008. С. 217 – 222.

41. *Давыдов Ю.В.* Океанские мили клипера «Крейсер». // Гангут. Вып. 77. СПб., 2013. С. 102 – 118
42. Дипломатический словарь. Том 1. А – К. М.: ОГИЗ – Государственное издательство политической литературы, 1948. – 856 с.
43. *Доценко В.Д., Доценко А.А., Миронов В.Ф.* Военно-морская стратегия России. М.: Эксмо, 2005. – 832 с.
44. *Дриженко Ф.* Гидрографические работы в Северном Ледовитом океане в 1903 году. // Морской Сборник. 1904. № 8. С. 49 – 71.
45. *Дукельский В.А* Добровольный народный флот. // Московский журнал. 2006 № 8. С. 2 – 7.
46. *Зайончковский П.А.* Введение. // История дореволюционной России в дневниках и воспоминаниях: Аннотированный указатель книг и публикаций в журналах. Под ред. П.А. Зайончковского. М., 1976. Том. 1. С. 3 – 19.
47. *Зонин С.А.* Под псевдонимом «Беломор». // Гангут. Вып. 15. СПб.: Гангут, 1998. С. 98 – 102.
48. *Иоффе А.Е.* Возникновение идеи крейсерской войны.// Гангут. Вып. 1 СПб.: Гангут, 1991. С. 28.
49. *Исаков И.С.* Адмирал Шестаков и его «Воспоминания». // *Шестаков И.А.* Полвека обыкновенной жизни. СПб., 2006. С. 9 – 29.
50. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802 – 1902). Сост. С.Ф. Огородниковым СПб.: Б. и., 1902.
51. Исторический обзор русского флота, составленный по архивным документам. //Альманах армии и флота. Под редакцией Б.Л. Тагеева. СПб.: Буссель, 1902. С. 301 – 318.
52. История войны на море в ее важнейших проявлениях с точки зрения морской тактики Альфреда Штенцеля. Пер. с нем. В 2-х томах. М.: Б.и., 2002. Том. 2. – 702 с.

53. История отечественного судостроения. Том 2. СПб.: Судостроение, 1996. – 543 с.
54. *Катаев В.И.* Крейсерские операции Российского флота. СПб.: Морнига, 2009.- С. 328 с.: илл.
55. *Каторин Ю.Ф*. Броненосцы. СПб.: Галея-Принт, 2008. – 230 с.: илл.
56. *Каторин Ю.Ф*. Предтеча броненосцев. // Гангут. Вып. 55. СПб.: Гангут, 2009. С. 97 – 105.
57. *Квашнин-Самарин Е.Н.* Морская идея в русской земле. История допетровской Руси с военно-морской точки зрения. СПб.: Морской Ген[еральный] штаб, 1912. – 189 с.
58. *Киличенков А.А.* Современная английская и американская историография истории русского военного флота второй половины XIX – начала XX в. Автореф. дисс. …канд. ист. наук. М.: Б.и., 1992. – 20.
59. *Кожекина М.Т.* Русский добровольный флот: создание и становление. 1878 – 1900. // Восточный архив. 2003. № 10. С. 50 – 62.
60. *Козырь В.В.* От составителя. // *Шестаков И.А.* Полвека обыкновенной жизни. СПб., 2006. С. 3 – 8.
61. *Колтовской А.Е.* Развитие типа линейного корабля нашего флота. СПб.: Б.и., 1996. – 80 с.
62. *Кондратенко Р.В*. Адмирал С.О. Макаров и планы Босфорской экспедиции. // Власть и общество. Межвузовский сборник научных трудов. СПб.: Б.и., 2000. С. 135 – 141. – 244 с.
63. *Кондратенко Р.В.* Кораблестроительные программы Российского флота в конце 70-х - начале 80-х годов XIX века. // Гангут. Вып. 50. СПб.: Гангут, 2008. С. 30 – 39; Вып. 51. СПб.: Гангут, 2009. С. 3 – 30.
64. *Кондратенко Р.В.* Миражи капитана Конкевича. // Гангут. Вып. 49. СПб.: Гангут, 2008. С. 129 – 141.
65. *Кондратенко Р.В.* Морская политика Росси 80-х годов XIX века. СПб.: ЛеКо, 2006. – 344 с.: илл.

66. *Кондратенко Р.В.* Роль броневого производства в России до Первой Мировой войны. // Гангут Вып. 45. СПб.: Гангут, 2007. С. 60 – 69.
67. *Кондратенко Р.В.* Русский флот и Афганский кризис 1885 года. // Цитадель. Вып. 11. СПб.: Б.и., 2004. С. 81 – 90.
68. *Кондратенко Р.В.* Судьба теоретика крейсерской войны. СПб.: Издатель М.А. Леонов, 2003. – 56 с.: илл.
69. *Кондратенко Р.В.* «Хотим учредить угольную станцию…» // Гангут. Вып. 78. СПб.: Гангут, 2013. С. 98 – 110.
70. *Коршунов Ю. Л.* Таинственная экспедиция в Америку. //Гангут. Вып. 23. СПб.: Гангут, 2000. С. 91 – 100.
71. *Кофман В.Л.* Лидеры типа «Могадор». // Морская Коллекция. 2008. № 8. С. 1 – 32.
72. *Крестьянинов В.Я.* «Гангут». // Гангут. Вып. 5. СПб.: Гангут, 1992. С. 31 – 40
73. *Крестьянинов В.Я.* Крейсера Российского Императорского флота. 1856 – 1917 годы. СПб.: Галлея-Принт, 2009. – 292 с.: илл.
74. *Лагутина Е.И.* Журнал «Морской Сборник» как источник по истории русского Военно-Морского флота (1848 – 1905). Автореф. дис. …канд. ист. наук. М.: Б.и., 1982. – 26 с.
75. *Ликин Ю.А.* Винтовые клипера типа «Крейсер». // Морская Коллекция. 2006. № 3 (84). С. 1 – 32.
76. *Литвинов С.В.* Англомания в России как социокультурное явление (последняя треть XVIII – середина XIX века). Автореф. дисс …канд. культурологических наук. М.: Б.и., 1998. – 23.
77. *Луночкин А.В.* «Атаман вольных казаков» Николай Ашинов и его деятельность. Волгоград: Издательство Волгоградского государственного университета, 2000. – 129 с.
78. *Мельников Р.М.* «Император Николай I» - звездные 1890-е. // Гангут. Вып. 28. СПб.: Гангут, 2001. С. 3 – 15.

79. *Мельников Р.М.* Крейсер 1 ранга «Адмирал Корнилов». Самара: Издатель Р.Р. Муниров, 2007. – 120 с.: илл.
80. *Моисеев С.П.* Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 г.). М.: Воениздат, 1948. – 576 с.: илл.
81. *Монаков М.С.* Военно-морская наука в России: происхождение, возникновение и становление национальной системы знаний о вооруженной борьбе на море. М.: Кучково поле, 2011. – 560 с.
82. Морской энциклопедический словарь. СПб.: Судостроение, 1996. Том 1. – 504 с.
83. *Ненахов Ю.Ю.* Энциклопедия крейсеров. 1860 – 1910. Минск: Харвест, 2006. – 464 с.
84. *Нерсесов Г.А.* Дипломатическая история египетского кризиса. 1881 – 1882 гг. М.: Наука, 1979. – 320.
85. *Несоленый С.В.* Корветы «Витязь» и «Рында». СПб.: Издатель Р.Р. Муниров, 2011. – 76 с.: илл.
86. *Носков В.В.* Войны и вымысел капитана Конкевича (вымысел и реальность в произведениях А.Беломора). //Новый часовой. 2000. № 10. С. 196 – 201.
87. *Носков В.В.* Россия, США и Англия на Тихом океане: стратегия трехстороннего соперничества. // Вестник истории международных отношений в Тихоокеанском регионе. № 1. Хабаровск, 2000. С. 6 – 11.
88. *Павленко С.Б.* MONITOR против VIRGINIA. Броненосцы Гражданской войны в США 1861 – 1865 гг. // Морская Коллекция. 2009. № 1. (112). С. 1 – 32.
89. *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть I. Пар, парус и броня. Пер. с англ. СПб.: Галея-Принт, 2001. – 216 с.
90. *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть II. Время проб и ошибок. Пер. с англ. СПб.: Галея-Принт, 2002. – 106 с.: илл.
91. *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть III. Тараны и орудия-монстры. Пер. с англ. СПб.: Галея-Принт, 2004. – 136 с.

92. *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть IV. Его величество стандарт. Пер. с англ. СПб.: Галея-Принт, 2005. – 120 с.
93. *Паркс О.* Линкоры Британской империи. Часть. V. На рубеже столетий. Пер. с англ. СПб.: Галея-Принт, 2005. – 112 с.
94. *Патянин С.В.* Эскадренные миноносцы и миноносцы Японии. 1879 – 1945 гг. СПб.: Б.и., 1998. – 112 с.: илл.
95. *Пахомов Н.А.* Броненосцы «молодой школы». «Адмирал Дюпре», «Адмирал Бодэн», «Формидабль», «Ош», «Нептун», «Марсо», «Маджента». Самара: Издатель Р.Р. Муниров, 2010. – 100 с.: илл.
96. *Пахомов Н.А.* Броненосцы типа «Маджестик». (1893-1922). Самара: Издатель Р.Р. Муниров, 2007. – 72 с.: илл.
97. *Пахомов Н.А.* Крейсер II ранга «Забияка». СПб.: Издатель М.А. Леонов, 2008. – 100 с.: илл.
98. Первые русские броненосцы. Сборник статей и документов. СПб.: Б.и., 1999. – 80 с.: илл.
99. Первые русские мониторы. (Сборник статей и документов). СПб.: Б.и., 2000. – 64 с.
100. *Петров 12-й А.В.* Корабль «Азов» в Наваринском сражении: к спуску броненосного крейсера «Память Азова». СПб.: Б.и., 1887. – 7 с.: илл.
101. *Петров М.А.* Подготовка России к мировой войне на море. М-Л.: Государственное военное издательство, 1926. – 272 с.
102. *Поггенполь М.* Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-летнего его существования СПб.: Б.и., 1903 – 286.: илл.
103. *Пуденкова Е.П.* Формирование офицерских кадров Военно-Морского флота России в условиях модернизации флота (1856 – 1913). Автореф. дисс. …канд. ист. наук. М.: Б.и., 2001. – 24 с.
104. *Риттих А.Ф., Бубнов А.Л.* Россия и ее моря. Краткая история Россия с морской точки зрения. СПб.: Б.и., 1907. – 138 с.: илл.

105. *Ропп Т.* Создание современного флота: Французская военно-морская политика 1871–1904. Аннаполис: Naval Institute Press, 1987.

106. Российские адмиралы. Биографический справочник. М.: АСТ, Астрель, Транзиткнига, 2004. – 746 с.

107. Россия и Черноморские проливы М.: Международные отношения, 1999. – 556 с.

108. *Солодков Н.* Идеи крейсерской войны на фоне русского судостроения. // Часовой. 1958. № 380. С. 10 – 12.

109. *Соломонов Б.В., Соломонов П.В.* «Алабама». Самый удачливый рейдер Конфедерации. // Морская Коллекция. 2009 № 12 (123).

110. *Степанов В.В.* Капитан-лейтенант Баранов. Одесса: Б.и., 1909. – 26 с.

111. *Сулига С.В.* Эскадренные броненосцы типа «Полтава». М.: Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2005. – 2005 – 88 с.: ил.

112. *Тарас А.Е.* Энциклопедия броненосцев и линкоров. М.: АСТ, – Минск: Харвест 2005. – 880 с.: ил.

113. *Титушкин С.И.* Первые броненосцы. // «Монитор» и «Мерримак». СПб., 1995. С. 1 – 12.

114. *Трифонов Ю.Н., Волков А.Е.* Добровольный флот. //Морская Коллекция. 2007. № 6 (96). С. 1 – 40.

115. *Трифонов Ю.Н., Лемачко Б.В.* Русское общество пароходство и торговли. 1856-1932 годы (краткий исторический справочник). СПб.: ЛеКо, 2009. – 180 с.: ил.

116. *Уварова Н.И.* Алексей Владимирович Вышеславцев: путешественник, моряк, врач, писатель, поэт, художник, искусствовед, коллекционер и хороший человек. // Россия и Восток. Контакт и конфликт мировоззрений. XV Царскосельская научная конференция. Часть 2. СПб., 2009. С. 215 – 228.

117. *Федоров П.В.* Северный вектор в российской истории: центр и Кольское Заполярье в XVI – XX вв. Мурманск: МГПУ, 2009. – 388 с.

118. *Чистый А.В.* Морская политика Российской Империи на Дальнем Востоке во второй половине XIX в. Автореф. дисс. …канд. ист. наук. СПб.: Б.и., 2002. – 18.

119. *Шевырев А.П.* Реформы в Морском ведомстве России после Крымской войны. Автореф. дисс. …канд. ист. наук. М.: Б.и., 1983. – 17 с.

120. *Шевырев А.П.* Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы. М.: Издательство МГУ, 1990. – 183 с.

121. *Шершов А.П.* К истории военного кораблестроения. М.: Военмориздат ВММ СССР, 1952. – 364 с.

122. *Щеглов А.Н.* История военно-морского искусства. Опыт изложения военно-морского искусства с древнейших времен до наших дней. СПб.: Тип[ография] Мор[ского] м[инистерст]ва, 1908. – 261 с.: илл.

123. *Щербацкий В.Т.* Архангельские винтовые клипера. // Судостроение. 1984. № 6. С. 50 - 53.

124. *Юрковский Н.К.* Военно-морской флот в царствование Александра II // Музеи России: поиски, исследования, опыт работы СПб., 1998. Вып. 4. С. 135 – 139.

125. *Якимович Д.Б.* Плавучие «Гранд-отели». Часть 1 и 2. // Морская Коллекция. 2011. № 10. С. 2 – 32; № 11. С. 2 – 32.

Приложение 1. Краткие биографические сведения.

Александр Михайлович, Великий князь (1866-1933) – адмирал (1915), русский политический и общественный деятель. В 1885 г. окончил Морское училище. В 1886 г. совершил кругосветное плавание на корвете «Рында». В 1890-1891 гг. ходил в Индию на собственной яхте «Тамара». В 1892 г. – командир миноносца Ревель. С 1893 г. – старший офицер полуброненосного фрегата «Дмитрий Донской»; принимал участие в праздновании 400-летия открытия Америки. В 1895 г. – отставке (из-за разногласий по перспективам развития русского флота, в частности призывал больше внимания уделять Дальнему Востоку). Вновь на действительной службе в 1898 г. Старший офицер броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин» (1899-1901); командир броненосца «Ростислав» (1901-1902). С 1903 г. – младший флагман Черноморского флота. Во время Русско-Японской 1904-1905 гг. войны руководил подготовкой и действиями пароходом Добровольного флота на японских коммуникациях; возглавил Особый комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования. В 1905 г. командовал отрядом минных крейсеров, построенных на народные пожертвования. Принимал непосредственное участие в составлении программ восстановления русского флота после поражения при Цусиме. Принял деятельное участие в становлении русской авиации. С 1918 г. – в эмиграции.

Алексей Александрович, Великий князь (1850-1908) – генерал-адмирал (1883). С 1860 г. проходил морскую практику на различных кораблях русского флота, в т.ч. на яхте «Забава» (1861-1863), фрегатах «Светлана» (1864), «Ослябля» (1866), «Александр Невский» (1868, в должности вахтенного начальника). В 1870 г. совершил речное путешествие из Петербурга в Архангельск, откуда вернулся в Кронштадт на корвете «Варяг» в должности вахтенного начальника. В 1871 г. назначен старшим офицером на фрегат «Светлана»; совершил плавание в Северную Америку, Китай и

Японию. С 1873 г. – командующий Гвардейским флотским экипажем. Во время Русско-Турецкой войны 1877-1878 гг. – начальник морских команд на Дунае. С 1881 г. Главный начальник флота и Морского ведомства, с 1883 г. – генерал-адмирал.

Апостоли, Николай Николаевич (1861 – 1837) – контр-адмирал (1915); русский военно-морской деятель; основатель военно-морской фотографии. Воспитанник семьи адмирала Г.И. Бутакова. Окончил Морской кадетский корпус в 1884 г. С 1886 по 1889 гг. совершил кругосветное плавание на клипере «Наездник». В 1893 г. – младший флаг-офицер при начальнике эскадры Атлантического океана; принимал участие в праздновании 400-летия открытия Америки. Далее служил на Балтийском море: флаг-офицер штаба командира учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота; старший флаг-офицер учебно-практического отряда Балтийского моря (с 1900 г.); штаб-офицер оперативного отдела штаба Кронштадтского порта (1905-1907 гг.); заведующий службой наблюдения на Балтийском море, затем – начальник службы связи Балтийского моря. Запечатлел на фото изображения большей части кораблей русского флота конца XIX – начала XX вв. После 1917 г. руководил фотолабораторией политуправления Балтийского флота; преподавал фотодело в Высшем Военно-Морском Училище им. М.В. Фрунзе. С 1930 г. – в отставке.

Аренс, Евгений Иванович (1856-1931) – генерал флота (1915), ординарный профессор Николаевской морской академии (1910); русский военно-морской историк. Окончил Морской кадетский корпус. Гардемарином принимал участие в Русско-Турецкой войне 1877-1878 гг.; награжден орденом Св. Георгия 4-й степени (23 июня 1877). В 1882-1883 гг. командовал миноноской «Дельфин»; в 1884-1885 гг. – минный офицер клипера «Стрелок». Окончил Николаевскую морскую академию (1896). Читал в академии курс лекций по истории русского флота. В отставке с 1916 г. Автор многих трудов по

военно-морской истории в т.ч. «Роль флота в войну 1877-1878 гг». (СПб., 1903); «Русский флот» (СПб., 1904). Автор воспоминаний о службе на Дунае в 1877-1878 гг., о кругосветном плавании на клипере «Стрелок».

Аркас, Николай Андреевич (1816-1881) – адмирал; русский общественный деятель. Поступил волонтером в Черноморский флот в 1829 г. В 1833 г. произведен в офицеры. Во время службы совершил продолжительные плавания по Черному морю и Архипелагу; неоднократно участвовал в делах против горцев. В 1844 г. переведен на Каспийское море, где командовал Каспийской флотилией; ввел на Каспии пароходство. Затем – командирован в Англию для постройки там пароходофрегата «Владимир». В 1852 г. – флигель-адъютант, переведен на Балтийский флот. В 1856 г. – один из учредителей Российского Общества Пароходства и Торговли; директор пароходства. В 1857 г. получил под командование Гвардейский экипаж. С 1871 – вице-адмирал; командир Николаевского порта и военный губернатор города Николаева. Затем – главный командир Черноморского флота и портов Черного моря. Во время Русско-Турецкой войны 1877-1878 гг. лично осуществлял руководство подготовки мобилизованных пароходов РОПиТа и шхун для боевых действий; организовал испытания мин. В 1881 г. уволен по болезни.

Арсеньев, Юрий Васильевич (1857-1919) - морской офицер, впоследствии археограф и геральдист, хранитель Оружейной палаты. Автор ряда воспоминаний.

Арцеулов, Николай Алексеевич (1816-1869) - русский инженер-кораблестроитель, проектировавший паровые и первые броненосные корабли военно-морского флота. Получил специальное образование в кондукторских ротах учебного морского рабочего экипажа. В 1836 г. произведен в чин прапорщика Корпуса корабельных инженеров. С 1856 г. - член

Кораблестроительного технического комитета. С 1860 г. - старший судостроитель Петербургского порта. С 1863 г. - подполковник Корпуса корабельных инженеров.

Афанасьев, Василий Иванович (1843-1913) – генерал-майор (1905), инженер-кораблестроитель; автор ряда трудов о проблемах техники и перспективах развития артиллерии, теории проектирования. В 1861 г. окончил Инженерное и артиллерийское училище Морского ведомства. Служил на Балтийском море (на канонерской лодке «Вьюга», пароходофрегате «Рюрик», винтовом корвете «Гридень»). В 1863 г. – окончил Морскую академию. В 1870-х гг. – на преподавательской работе в морских училищах. В период с 1881 по 1891 гг. – на Кронштадтском пароходном заводе (главный механик, главный мастер, управляющий). С 1891 гг. – на должности старшего помощника главного инспектора механической части. В 1896 г. назначен почетным членом МТК.

Баранов, Николай Михайлович (1837-1901) – генерал-лейтенант, военный и военно-морской деятель. Окончил в 1856 г. Морской кадетский корпус. В 1860-1870-х гг. – начальник Морского музея. Предложил использовать быстроходные вооруженные коммерческие суда для действий на коммуникациях противника. Участвовал в Русско-Турецкой войне 1877-1878 гг.; командуя пароходом «Веста» выдержал бой с турецким броненосцем «Фетхи-Буленд», затем на пароходе «Россия» захватил турецкий транспорт «Мерсина». В 1880 г. переведен на полицейскую службу; после убийства императора Александра II в течение шести месяцев занимал пост Петербургского градоначальника. Позднее в 1882-1897 гг. был Нижегородским губернатором. С 1897 г. – сенатор.

Безобразов, Петр Алексеевич (1845-1906) – вице-адмирал (1904). В 1864-1866 гг. в звании корабельного гардемарина ходил в практическое плавание в

Атлантический океан на фрегате «Дмитрий Донской». В 1881 г. старший офицер корвета «Богатырь». С 1883 г. – старший офицер фрегата «Светлана». В 1885-1897 гг. командовал рядом кораблей русского флота: канонерскими лодками «Туча» и «Компас; клипером «Крейсер (1888-1890); крейсером «Генерал-Адмирал»; броненосца «Наварин». С 1898 г. – назначен начальником штаба Кронштадтского порта; с 1901 по 1903 г. – младший флагман Черноморского флота. Участник Русско-Японской войны 1904-1905 гг. в качестве командира Владивостокского отряда крейсеров.

Березин, Евгений Васильевич (1833-1886) – капитан 1 ранга (1882), морской писатель, автор ряда работ по военно-морской тематике. Закончил камеральный факультет Санкт-Петербургского университета. В 1854 г. поступил на Балтийский флот с производством в мичманы; принял участие в Крымской войне. В 1857 – 1860-х гг. совершил кругосветное плавание на клипере «Пластун» и корвет «Новик». Командовал винтовыми канонерскими лодками «Лук», «Марево» и «Прибой». С 1868 г. – преподаватель морской практики и военно-морской истории Морского училища.

Благодарев Вадим Васильевич (1843-1890) – капитан 1 ранга (1887), исследователь Тихого океана. В 1861 – 1865, 1869 – 1872, 1872 – 1877, 1882 - 1885 гг. совершил кругосветные переходы из Балтийского моря на Тихий океан и обратно. В 1880-е гг. командовал паровым корветом «Скобелев» (ех. «Витязь»).

Боголюбов, Николай Петрович (1821-1896) - морской офицер, действительный статский советник; внук писателя А.Н. Радищева, брат художника-мариниста А.П. Боголюбова. Поступил Александровский Царскосельский корпус, затем переведен в Морской кадетский корпус. В 1875 г. выходит в отставку и начинает литературную карьеру. Написал ряд работ, в основном исторического характера, в том числе и двухтомную

«Историю корабля, общедоступное изложение судостроения и судоходства у всех прибрежных народов от древнейших времен до наших включительно» (М., 1879).

Бутаков, Григорий Иванович (1820-1882) – адмирал (1878); выдающийся военно-морской теоретик, автор трудов по военно-морской теме, в том числе «Новые основания пароходной тактики». В 1837 г. окончил Морской кадетский корпус. После чего назначен флаг-офицером к адмиралу М.П. Лазареву; Проходил службу на Черном и Средиземном морях; принимал участие в боевых действиях вдоль Кавказского побережья. В 1847-1850 гг. вместе с И.А. Шестаковым (будущим адмиралом и Управляющим Морским министерством) производил опись черноморского побережья. Отличился во время Крымской войны 1853-1856 гг. Вначале, командуя пароходофрегатом «Владимир», захватил египетский пароход «Перваз-Бахри», затем во время Севастопольской обороны, имея в распоряжении соединение пароходофрегатов поддерживал защитников черноморской твердыни. После в 1857 г. назначен заведующим морской частью Николаева и военным губернатором Севастополя и Николаева; в 1860-м переведен на Балтику. Военно-морским атташе в Англии и Франции. С 1867 по 1877 г. командовал единственной в России броненосной эскадрой. В 1878 г. был назначен начальником морской и береговой обороны Свеаборгской крепости. В 1881 г – командир Петербургского порта. С 1882 г. – член Государственного совета.

Венюков, Михаил Иванович (1832-1901) – генерал-майор (1876), русский путешественник, публицист и географ. В 1856 г. закончил Императорскую военную академию. В 1857-1863 гг. исследовал Восточную Сибирь и Приамурье. В 1868-1869 гг. – совершил кругосветное путешествие. В отставке с 1877 г. Автор целого ряда публицистических работ в т.ч. по истории, географии.

Вириниус, Андрей Андреевич (1850-1919) – вице-адмирал (1908). В 1869 г. окончил Морской кадетский корпус. Служил на ряде кораблей Балтийского флота в том числе: клипере «Гайдамак», мониторе «Колдун», башенном броненосном фрегате «Адмирал Лазарев», башенной лодке «Чародейка», броненосном фрегате «Адмирал Грейг». В 1870-1874 гг. совершил кругосветное путешествие на корвете «Витязь». В 1875-1876 гг. – слушатель Минного офицерского класса. В 1877–1878 гг. находился в Англии для ознакомления с производством самодвижущихся мин Уайтхеда. В 1878 г. произведен в минные офицеры 1-го разряда. В 1880 г. – минный офицер эскадры Тихого океана (адмирал С.С. Лесовский). В 1882 г. – командует миноноской «Самопал». В 1883 – командирован в Париж в распоряжении военно-морского агента вице-адмирала И.А. Лихачева; перегоняет на Черное море миноноску «Сухум». В 1885 – 1886 гг. – военно-морской агент в Германской Империи. В 1889 г. – помощник главного инспектора флота по минному делу. В 1893-1895 гг. – заведующий Минным офицерским классом и минной школой; в 1896-1899 гг. – на Тихом океане, в т.ч. командир крейсера 1 ранга «Память Азова» и флаг-капитан командующего Тихоокеанской эскадры адмирала Ф.В. Дубасова. В 1901 – заведующий военно-морским ученным отделом ГМШ. В 1903-1904 – командир отряда кораблей в Средиземном море (эскадренный броненосец «Ослябя», крейсеров «Дмитрий Донской», «Аврора», «Алмаз», 7 эсминцев и 4 миноносца). В 1904 г. – исполнял обязанности начальника ГМШ. С 1906 – председатель МТК. В 1908 – уволен в отставку.

Витковский, Василий Васильевич (1856 – 1924) – генерал-лейтенант, профессор Академии Генерального штаба; автор ряда работ и статей по геодезии. Закончил Николаевское инженерное училище. В 1880-1884 г. – служит в геодезическом отделении Академии Главного Штаба и одновременно состоит при Пулковской обсерватории. В 1884 г. командирован в Швецию, а в 1892 – в Англию и США для ознакомления с

развитием геодезии в этих странах. С 1889 г. – преподает высшую геодезию и топографию в Военно-топографическом училище; с 1897 по 1905 г. председатель отделения математического географии ИРГО.

Горковенко, Алексей Степанович (1821-1876) – вице-адмирал (1874), член Ученного отделения МТК. В 1837 г. окончил Морской корпус. С 1841 г. на действительной службе: был на Балтийском, Северном и Средиземном морях. В 1852 г. назначен адъютантом к инспектору морских учебных заведений; с 1853 г. - старший адъютант при дежурном генерале ГМШ. С 1853 по 1854 г. – в метеорологических конференциях в Голландии и США. В 1856 г. назначен адъютантом к генерал-адмиралу Великому князю Константину Николаевичу. В 1857 г. переведен в Гвардейский экипаж. В 1860 г. – вице-директор Гидрографического департамента. С 1861 г. – член комитета по устройству СПб Коммерческого порта. В 1869 г. присутствовал при открытии Суэцкого канала.

Гравьер, Жан Батист Эдмон Жюрьен де ла (1812 – 1891) – адмирал французского флота; выдающийся военно-морской теоретик, историк; член французской академии. Принимал участие в Крымской войне 1853-1856 гг. В 1861 г. временно состоял командующим всей Мексиканской экспедицией. Впоследствии командовал эскадрой Средиземного моря; был директором гидрографической части инспектором флота. Автор многих сочинений по военно-морской истории. Некоторые из них, в том числе воспоминания были опубликованы на русском языке.

Гривель, Людовик Антуан (1817-1883) – адмирал французского флота; военно-морской теоретик. Участвовал в Крымской войне 1853-1856 гг. В 1860-м г. получил под командование фрегат. С 1868 г. – начальник Левантийской морской станции. В последствии старший флагман южно-

атлантической дивизии. Написал ряд сочинений по тактике парового и броненосного флота, организации личного состава.

Гуляев, Эраст Евгеньевич (? – 1919) – генерал-лейтенант корпуса корабельных инженеров; автор ряда работ и статей, в том числе в «Морском Сборнике». Окончил Инженерное училище морского ведомства; английскую королевскую Кенсингтонскую школу корабельной архитектуры и пароходной механики. В 1870 г. – адъютант к Великому князю Константину Николаевичу. В 1880-1894 гг. – член кораблестроительного отделения МТК. С 1904 г. – член правления Балтийского судостроительного и механического завода. Уволен в 1908 г.

Давыдов, Алексей Павлович (1826-1904) – морской офицер, инженер, автор многих усовершенствований по минно-артиллерийской части. В 1847 г. окончил Московский университет и поступил на Балтийский флот. В 1854 г. разрабатывает проект морской мины. В 1857 г. подает прошение об отставке, уходит со службы в звании поручика артиллерии и всецело отдается изобретательству. К 1870-му г. А.П. Давыдов смог предоставить Морскому министерству разработанную впервые в мире автоматическую систему огня. В 1876 г. она была официально принята на вооружение русского флота. Эта система использовалась в ходе Русско-Турецкой войны 1877 – 1878 гг., в том числе в ходе боя парохода «Веста» с турецким казематным броненосцем «Фетхи-Буленд».

Деливрон (де-Ливрон), Антон Карлович (1840 – ?) – капитан 1 ранга (1887). В 1856 г. окончил Морской корпус. В 1858-1859 гг. совершил заграничное плавание на винтовом корабле «Ретвизан». В 1860-1865 гг. совершил кругосветное путешествие (на корветах «Калевала», «Богатырь» и клипере «Гайдамак»). В 1866 – 1876 гг. служил на ряде кораблей русского флота, в т.ч. броненосной батарее «Не тронь меня» (1866-1867), броненосном фрегате

«Петропавловск» (1868 – 1870), корвете «Аскольд», башенной броненосной лодке «Чародейка». С 1877 г. командовал рядом русских кораблей, в т.ч. первым русским миноносцем «Взрыв» (1877-1879), клипером «Стрелок» (1880-1882), монитором «Броненосец» (1883-1885), башенным броненосным фрегатом «Адмирал Лазарев» (1889-1891). С 1891 по 1895 гг. – исполнял обязанности лоц-командира общества Кронштадтских лоцманов. В 1895 г. в отставке. Опубликовал ряд статей в журнале «Морской Сборник» (в том числе и переводных); оставил воспоминания, охватывающие большую часть своей службы на флоте.

Доможиров, Александр Михайлович (1851-1902) – контр-адмирал (1901). В 1870 г. окончил Морское училище. В 1870-1873 гг. служил на клиперах «Изумруд» и «Жемчуг». В 1876 г. окончил Морскую академию. С 1878 по 1883 г. участвовал на клипере «Джигит» в кругосветном плавании. В 1884-1888 г. – военно-морской агент в Германии. В 1889-1890 гг. – старший офицер крейсера «Адмирал Нахимов». В 1893-1894 гг. – командир крейсера «Забияка». В 1894-1895 гг. на административной работе (заведующий военно-морским ученным отделом ГМШ). С 1896-1901 гг. – командир крейсера 1 ранга «Россия»; принимает участие в подавлении Боксерского восстания. С 1901 г. – начальник Николаевской морской академии и директор Морского корпуса.

Дубасов, Федор Васильевич (1845-1912) – адмирал (1906), генерал-адъютант (1905). В 1863 г. на корвете «Богатырь» принимает участие Американской экспедиции 1863-1864 гг. В 1870 г. окончил Николаевскую морскую академию. Принимал участие в Русско-Турецкой войне 1877-1878 гг. на Дунайском ТВД. В 1883-1885 гг. – командир крейсера «Африка». С 1887 г. – командир полуброненосного фрегата «Владимир Мономах». В 1892-1897 гг. – военно-морской агент в Берлине. В 1897-1899 гг. – командующий эскадры Тихого океана. С 1901 по 1905 г. руководил МТК. В 1905-1906 гг. – генерал-

губернатор Москвы. С 1907 г. – член Государственного Совета. Внес большой вклад в развитие тактики миноносцев.

Дюпюи де Лом, Станислав Шарль Анри Лорент (1816-1885) – выдающийся французский кораблестроитель; член французской академии наук (1866). В 1835 г. окончил Политехническую школу в Париже; в 1842 г. направлен в Англию для приобретения опыта в железном кораблестроении. После возвращения во Францию, по его проекту был построен первый в мире винтовой линейный корабль «Наполеон». С 1852 г. – главный инженер военного кораблестроения; с 1857 г. – генерал-инспектор флота и директор по постройке кораблей. В 1858 г. по его проекту было начато строительство первого в мире броненосного корабля «Глуар». В начале 1880-х гг. возглавил программу по изучению проблемы подводного плавания. Его именем был назван первый в мире броненосный крейсер «Дюпюи де Лом».

Зацарённый Измаил Максимович (1850-1887) – морской офицер. В 1870 г. закончил Морское училище. В 1870-1871 гг. перешел на шхуне «Тунгуз» (командир С.О. Макаров) на Дальний Восток. В 1872-1874 гг. проходил службу на эскадре Тихого океана. В 1877 – окончил Минный офицерский класс. В качестве добровольца принимал участие в Русско-Турецкой войне 1877-1878 гг. Вместе с лейтенантом С.О. Макаровым разрабатывал тактику использования минных катеров; служил под его командованием на пароходе «Великий князь Константин» (командир катера «Чесма»). Был сторонником строительства на Балтийском и Черном морях соединений миноносцев. В 1880 г. был командирован в Англию, на завод фирмы «Ярроу» для наблюдения за постройкой миноноски «Батум»; позже под его командованием переведенной из Англии в Николаевск. В 1883-1886 гг. совершил кругосветное путешествие на полуброненосном фрегате «Дмитрий Донской». Трагически погиб осенью 1887 г. В 1909 г. в честь него был назван эсминец Черноморского флота «Лейтенант Зацаренный».

Зотов, Рафаил Владимирович (1848-1893) – подполковник по адмиралтейству; русский морской историк. Окончил Морской корпус в 1869 г. Совершил кругосветное путешествие на корвете «Боярин»; служил во Владивостоке. Помощник редактора (с 1889 – редактор) журнала «Морской Сборник». Автор ряда заметок и статей, в том числе из области военно-морского дела, истории России.

Казнаков, Николай Иванович (1834-1906) – адмирал (1901), генерал-адъютант. В 1850 г. закончил Александровский кадетский корпус; в 1852 г. – Морской кадетский корпус, где был оставлен в Офицерском классе. В 1862 г. – адъютант Великого князя Константина Николаевича. В 1863 – 1870 гг. командовал рядом боевых кораблей русского флота, в том числе монитора «Вещун», клипера «Яхонт», корвета «Аскольд», пароходофрегата «Рюрик». С 1871 г. – служит на Черном море; принимает участие в Русско-Турецкой войне 1877-1878 гг. С 1879 г. – флигель-адъютант; начальник штаба Главного командира Черноморского флота и порта. В 1880-1882 гг. – директор Канцелярии Морского министерства. В 1883-1884 гг. – исправлял должность директора Инспекторского департамента Морского министерства; с 1886 г. – главный инспектор морской артиллерии. В 1891 г. – назначен старшим флагманом Балтийского флота. В 1893 г. – командовал русской эскадрой, посланной в США для участия в празднествах 400-летия Америки; назначен главным командиром Кронштадтского порта и военным губернатором Кронштадта. С 1899 г. – член Адмиралтейств-совета.

Кольз, Купер Фипс (1819-1870) – кэптен (1856); английский кораблестроитель и изобретатель. Начал службу во флоте в 1830 г. Принимал участие в Крымской войне 1853-1856 гг., в том числе в осаде Севастополя. После окончания войны – во флотском резерве. Получил известность как один из изобретателей башенной системы расположения орудий. В 1859 г.

получил патент на башню собственной системы. Автор проектов ряда кораблей британского ВМФ: в т.ч. первого английского башенного корабля – «Принц Альберт». Погиб 17 сентября 1870 г. во время гибели рангоутного башенного броненосца «Кэптен», построенного по его проекту. Эта трагедия вызвала широкий резонанс в военно-морских кругах.

Конкевич Александр Егорович (1842 - ?) – капитан 2 ранга (1883), тайный советник (1910); русский публицист и писатель; публиковался под псевдонимами «Беломор», А. К-чъ. На морской службе с 1859 г. Принимал участие в Русско-Турецкой войне 1877-1878 гг. на Дунайском ТВД; был первым командующим болгарским флотом. Впоследствии служил на полуброненосном фрегате «Генерал-Адмирал». В отставке с 1883 г. С 1885 г. печатается в «Гражданине» и «Русских Ведомостях». С 1893 по 1897 г. – полицмейстер в Либаве. В 1897 – 1899 гг. возглавлял отдел торгового мореплавания Министерства финансов; впоследствии - член Совета Министерства торговли и промышленности, правления РОПиТа, заместитель председателя Ученного комитета торгового мореплавания. Автор ряда публицистических произведений по актуальным проблемам русского ВМФ.

Копытов, Николай Васильевич (1833 – 1901) – вице-адмирал (1888), генерал-адъютант (1898). В 1852 г. окончил Морской кадетский корпус. Принимал участие в Крымской войне 1853-1856 гг. на Балтийском ТВД. В 1857 – 1860 гг. служил на корвете «Новик»; участвовал в переходе отряда капитана 1 ранга Д.М. Кузнецова с Балтики на Дальний Восток. Командовал рядом кораблей русского флота: корвет «Гридень» (1861-1862), фрегат «Пересвет» (1863-1867); броненосной батарей «Первенец» (1867-1869); броненосным башенным фрегатом «Адмирал Спиридов» (1870-1872). Военно-морской агент в Великобритании с 1872 по 1876 гг. Впоследствии капитан Кронштадтского порта (1876 – 1881). С 1882 г. командующий отрядом судов в Тихом океане; в 1884 г. – младший (с 1886 г. – старший)

флагман Балтийского моря. В 1891-1898 гг. – главный командир флота и портов Черного и Каспийского морей. С 1898 г. – член Адмиралтейств-совета.

Кочетов, Евгений Львович (1845-1905) – журналист. В 1860-х гг. служил в гвардейской кавалерии; участвовал в подавлении польского восстания 1863 г. Корреспондент газет «Московские ведомости», «Новое Время» (1880-е). Печатался под псевдонимами «Евгений Львов», «Русский Странник».

Кроун, Александр Егорович (1823-1900) – вице-адмирал. Закончил в 1835 г. Александровский кадетский корпус; в 1841 г. – Морской кадетский корпус. В 1853 г. на корвете «Оливуца» перешел на Тихий океан. С 1856 г. – офицер особых поручений при генерал-губернаторе Восточной Сибири генерал-лейтенанте Н.Н. Муравьеве; с 1858 г. – дежурный штаб-офицер морского управления при штабе генерал-губернатора Восточной Сибири. В 1860 г. командуя мореходной канонерской лодкой «Морж», совершил переход из Англии во Владивосток. С 1862 г. – морской агент в США, с 1864 г. – в Англии. В 1870 г. – назначен главным командиром портов Восточного океана и военным губернатором Приморской области. В 1884 – 1885 гг. – командовал отрядом судов на Тихом океане.

Куниберти, Витторио (1854-1913) – итальянский морской офицер, инженер-кораблестроитель. Внес вклад в кораблестроение; один из авторов концепций эскадренного миноносца и дредноута.

Кутайсов, Павел Ипполитович (1837-1911) – генерал от инфантерии. В 1871 г. был назначен военным агентом в Лондоне. В 1873 – 1880-х гг. – Нижегородский губернатор. В последствии – Иркутский генерал-губернатор, сенатор, член Государственного Совета.

Лесовский, Степан Степанович (1817-1884) – адмирал (1881), генерал-адъютант (1869), член Государственного Совета (1880). В 1835 г. окончил Морской кадетский корпус. В 1835–1839 гг. служил на Балтийском флоте; с 1839 г. – на Черноморском. Командовал рядом кораблей русского флота: бриг «Ясон», фрегаты «Кулевичи», «Диана» (1853-1855). В 1857 – 1858 гг. – служит в РОПиТе. С 1858 по 1861 гг. – капитан над Кронштадтским портом. В 1862 г. командирован в США для изучения технологий броненосного судостроения; принимал участие в ряде морских столкновений на стороне федератов. В 1863–1864 гг. – командующий Атлантической эскадры, посланной в Нью-Йорк. В 1864-1865 гг. – командующий Средиземноморской эскадрой. В период 1866-1871 гг. – Главный командир Кронштадтского порта. В 1871 – 1876 гг. – Товарищ Управляющего Морским министерством; с 1876 г. – Управляющий Морским министерством. Ушел с поста по собственному желанию. С 1880-1884 г. – главный начальник морских сил на Тихом океане. В отставке с 1884 г.

Лихачев, Иван Федорович (1826 – 1907) – вице-адмирал (1874). Окончил Морской корпус в 1843 г. В 1850 г. совершил на корвете «Оливуца» (с 1851 в качестве командира) переход на Дальний Восток. С 1853 г. – флаг-офицер вице-адмирала В.А. Корнилова. Участник Крымской войны 1853-1856 гг. В 1857 г. осуществил перевод трех корветов с Балтийского на Черное море. С 1858 г. – адъютант генерал-адмирала Великого князя Константина Николаевича; одним из первых высказал идею создания постоянного присутствия на Дальнем Востоке русской эскадры. В 1860-1861 гг. - В 1864-1866 гг. командовал первой русской броненосной эскадрой на Балтике. С 1867 г. – военно-морской агент во Франции и Англии. С 1883 г. – в отставке. Публиковался в журналах «Морской Сборник», «Русское Судоходство». Высказал первым идею создания МГШ.

Майков Аполлон Александрович (1826-1902) – действительный статский советник, камергер; славист, двоюродный брат поэта Аполлона Николаевича Майкова. Окончил Московский университет. Автор ряда трудов по истории славян и статей, в том числе в журнале «Русская Мысль», где в 1882 – 1885 гг. вел «Заметки по внешним делам».

Максимов, Александр Яковлевич (1831-1896) – русский писатель и публицист. После окончания Морского корпуса совершил несколько кругосветных плаваний. Во время своего пребывания на Дальнем Востоке в 1870-х написал и поместил ряд рассказов в журналах, в том числе в «Морском Сборнике», «Ниве» и др. В последние годы жизни сотрудничал с газетой «Новое время» в качестве постоянного дальневосточного корреспондента и специалиста по морскому делу.

Манн, Константин Александрович (1830-1882) – тайный советник, директор Канцелярии Морского министерства (с 1868), член Адмиралтейств-совета (с 1875); историк, автор ряда статей в журналах «Морской Сборник» и «Русский Архив». В 1839 – 1846 гг. закончил московский Лазаревский институт восточных язык, в 1846 – 1850 – юридический факультет Московского университета. Состоял по МВД. Затем – в 1861г. перешел в Морское министерство. В 1870 - 1880-е – редактор журнала «Морской Сборник».

Меньков Петр Кононович (1814-1875) – генерал-лейтенант (1867), военный публицист. В 1833 г. окончил Первый кадетский корпус, служил по артиллерии. В 1838 г. поступил в Военную Академию и по окончании ее исполнял обязанности офицера Генерального штаба. С 1848 г. служил в Варшаве, принимал участие в подавлении венгерского восстания 1848-1849 гг. Принимал участие в Крымской войне 1853 – 1856 гг. (на Дунайском театре военных действий, затем – в Севастополе). В 1859 г. назначен главным

редактором журнала «Военный Сборник», затем – газеты «Русский Инвалид». С 1872 г. – член Военно-учённого и Военно-учебного комитетов. Один из ревностных сторонников реформ Д.А. Милютина.

Мец, Михаил Федорович (? – 1910) – русский общественный деятель. С 1886 редактор журнала «Российского Судоходство; с 1894 г. председатель Санкт-Петербургского отделения Императорского Общества пароходства и торговли.

Мордовин, Павел Александрович (1842-1907) – полковник по Адмиралтейству; военно-морской историк, публицист. Редактор журнала «Морской Сборник» (1894-1899). Автор многих работ по морской истории, как России, так и других стран.

Мусселиус, Роберт Васильевич (1826 – 1889) – генерал-лейтенант морской артиллерии. Автор ряда статей в журнале «Морской Сборник» как собственных, так и переводных. С 1865 г. – помощник заведующего Обуховским сталелитейным заводом.

Огородников, Степан Федорович (1835-1909) – полковник; исследователь русской морской истории, краевед. Окончил в 1845 г. Кронштадтский штурманский полуэкипаж, был направлен в Беломорскую военную флотилию. В дальнейшем занимал пост начальника метеорологической службы Архангельского порта. С 1875 г. переводится в Петербург и прикомандировывается к ученному отделению МТК. За время службы написал более сотни монографий и статей, включая «Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802 – 1902)». (СПб., 1902).

Окунев Михаил Михайлович (1810-1873) – генерал-майор Корпуса корабельных инженеров, русский инженер-кораблестроитель; автор ряда трудов по кораблестроении, в том числе «Теория и практика кораблестроения», статей в «Морском Сборнике». В 1830 г. окончил Училище корабельной архитектуры и был оставлен в нем преподавателем курса корабельной архитектуры и математики. С 1840 г. – на судостроительных должностях в Гребном порту в Петербурге, а затем – в Николаевске. С 1860 г. – судостроитель Петербургского, затем – Кронштадтского портов. Руководил ремонтов боевых кораблей в том числе корветов «Новик», «Богатырь», «Боян», клиперов «Алмаз» и «Жемчуг». В отставке с 1862 г. Был одним из строителей броненосца «Петр Великий».

Паркс, Оскар (1885-1958) – английский военно-морской историк; талантливый художник врач. Окончил медицинский факультет Бирмингемского университета. В годы Первой Мировой войны 1914-1918 гг. – лейтенант Королевского флота, хирург. С 1918 г. – прикомандирован к управлению военно-морской разведки Адмиралтейства в качестве морского художника; одновременно – заведующий отделом фотографий лондонского Имперского Военного музея. Затем – один из сотрудников английского ежегодника «Боевые корабли мира» (до 1935 г). Активно сотрудничал с рядом английских морских журналов. С 1925 по 1956 г. работал над книгой «Британские линкоры» (на русский язык переведена как «Линкоры Британской империи).

Попов, Андрей Александрович (1821-1898) – адмирал (1891), талантливый кораблестроитель. Окончил Морской кадетский корпус в 1838 г.; с 1838 по 1855 гг. служит на Черноморском флоте. Принял участие в обороне Севастополя 1854 – 1855 гг. В 1855 г. переведен на Балтику; готовил в Архангельске эскадру клиперов для действий на британских коммуникациях. В 1856-1858 гг. – начальник штаба Кронштадтского порта. С 1858 по 1864

гг. – командующий эскадрой Тихого океана. В 1863 г. пришел вместе с эскадрой в Сан-Франциско. С 1865 г. – работал над созданием броненосного флота в России. С 1870 г. – член (с 1880 г. – председатель) кораблестроительного отделения Морского Технического комитета. В 1877 – руководил проектированием и постройкой первых русских миноносцев. По его проектам был построен ряд кораблей – броненосец «Петр Великий», круглые броненосцы «Новгород» и «Вице-адмирал Попов», императорская яхта «Ливадия», полуброненосные фрегаты «Генерал-Адмирал» (стальной), «Герцог Эдинбургский», «Дмитрий Донской» и «Владимир Мономах», серия клиперов типа «Крейсер».

Рид, Эдвард Джеймс (1830-1906) – английский кораблестроитель. Окончил Портсмутскую школу математики и военного кораблестроения. С 1853 г. редактор журнала «Mechanics Magazine». В 1860 г. – избран секретарем Института военного кораблестроения. Неоднократно предлагал Адмиралтейству проекты броненосных кораблей. В 1863 г. был назначен Главным строителем Королевского флота и оставался на этом посту до 1874 г. За это время по его проекту был построен ряд кораблей, в т.ч. «Девастейшн», положивший начало развитию броненосцев классической схемы. Ввел много технических нововведений в кораблестроение, в т.ч. двойное дно и деление корпуса корабля на водонепроницаемые отсеки. В 1874 г. перешел в политическую сферу.

Скальковский, Константин Аполлонович (1843-1906) – горный инженер, русский политический деятель, писатель-публицист. В 1863 г. окончил Институт Корпуса Горных Инженеров; оставлен при Главном управлении Корпуса Горных Инженеров, затем служил в Горном департаменте. Провел геологические исследования ряда территорий Российской Империи (северные губернии, Мангышлак). По поручению Министерства финансов совершил ряд поездок по России и за границу для сбора сведений для

промышленности и торговли, для ознакомления с развитием горного дела. В 1870 г. – назначен секретерами Горного Ученного Комитета. В 1891-1896 гг. – директор Горного департамента. Автор исследований и статей по широкому кругу вопросов, в т.ч. по проблемам военно-морского флота и внешней политики как России, так и других стран мира.

Случевский, Константин Константинович (1837-1904) – гофмейстер; публицист, писатель, переводчик. В 1855 г. окончил Первый кадетский корпус, выпушен прапорщиком в Лейб-Гвардии Семеновский полк; перешел в Лейб-Гвардии Стрелковый полк; поступил в Академию Генерального Штаба. В 1861 г. оставляет военную службу. В течение нескольких лет учиться в Париже, Берлине и Гейдельберге. После возвращения – служит по МВД и Министерству Государственных Имуществ. В период с 1891 по 1902 гг. состоит главным редактором главного редактора газеты «Правительственный Вестник». Являлся членом совета Главного Управления по делам печати. Публиковался в «Отечественных Записках» и «Современнике». Совершил несколько поездок по России в свите Великого князя Владимира Александровича.

Страннолюбский, Александр Николаевич (1839-1903) – русский общественный деятель. Окончил Морской корпус. С 1867 по 1894 г. преподавал математические науки в Морском училище. Состоял в Императорском русском техническом обществе.

Ухтомский, Павел Петрович, князь (1848-1910) – вице-адмирал (1906). Окончил в 1867 г. Морской кадетский корпус, в 1873 г. – академический курс морских наук в Морском училище, в 1878 г. – Минный офицерский класс. С 1879 г. – на действительной службе (минный офицер, впоследствии старший офицер клипера «Жемчуг»; командир миноноски «Селезнь»; старший офицер броненосца «Петр Великий»). С 1894 г. – военно-морской агент в Англии. С

1896 г. продолжил действительную службу: командир крейсера 1-го ранга «Владимир Мономах», броненосца «Петр Великий». В дальнейшем председатель комиссии по испытанию и приему мин (1900), начальник штаба Балтийского флота (1901-1902); младший флагман Тихоокеанской эскадры (с 1903). Уволен со службы в 1906 г.

Цывинский, Генрих Фаддеевич (1855-1938) – вице-адмирал (1910). В 1875 г. окончил Морской кадетский корпус. Участвовал в кругосветном путешествии на клипере «Наездник». Командовал рядом кораблей Русского Императорского флота, в т.ч. миноносками «Ракета» (1882), «Самопал» (1883), крейсером 2 ранга «Крейсер» (1896-1899), крейсером «Герцог Эдинбургский» (1901 – 1904). С 1906 по 1908 гг. – командир отдельного практического отряда Черноморского флота; участвует в исправлении таблиц стрельбы. С 1910 г. – главный инспектор минного дела. После 1917 г. – в эмиграции, адмирал польского флота.

Чихачев, Николай Матвеевич (1830-1917) – адмирал (1892). Окончил Морской корпус в 1848 г. В 1848-1850 гг. служит на Балтийском море на ряде кораблей русского флота (линейном корабле «Лефорт», фрегате «Цецера», винтовом фрегате «Архимед». С 1850 по 1858 гг. - на Дальнем Востоке; участник Амурской экспедиции Г.И. Невельского. В 1860-1862 гг. – командир фрегата «Светлана». В 1862-1876 гг. – директор-распорядитель РОПиТ. Во время Русско-Турецкой войны 1877-1878 гг. – начальник морской обороны Одессы. С 1884 г. – начальник ГМШ. В 1888-1896 гг. – Управляющий Морским министерством. С 1896 г. – член Государственного Совета.

Шавров, Николай Александрович (1826-1899) – журналист и общественный деятель. Окончил Первый московский корпус и главное инженерное училище. Заведовал инженерной частью при кутаисском военном генерал-

губернаторе, затем – инспектор работ военно-инженерного управления Кавказкой армии. В течение 9 лет проводил изыскания относительно устройства коммерческого порта в Закавказье; составил проект Потийского порта, по которому в период с 1863 по 1873 г. строил его. В 1875 г. вышел в отставку. Занялся журналистикой. С 1878 по 1881 г. – вновь на службе: состоял при главном управлении Кавказским краем. В 1884-1891 гг. редактор газеты «Кавказ». С 1891 г. – член Общества для содействия русскому торговому мореходству. Издал целый ряд сочинений по финансовым, экономическим и торговым вопросам.

Шестаков, Иван Алексеевич (1820-1888) – адмирал (1888). В 1830 г. поступил в Морской кадетский корпус, в 1836 г. отчислен из-за конфликта с преподавателем. Благодаря протекции друга отца, вице-адмирала М.П. Лазарева, вышел в офицеры флота. В 1837 - 1843 гг. служил на Черном и Средиземном морях; принимал участие в исправлении гидрографического описания черноморского побережья. Адъютант вице-адмирала М.П. Лазарева (1843-1845). Командует тендером «Скорый» (1847-1850), затем – винтовой шхуной «Аргонавт». (1851). Командирован в 1852 г. Англию для наблюдения за постройкой винтовых корветов. Во время Крымской войны 1853-1856 гг. служил на Балтике. В 1856 г. – командирован в США для постройки деревянного фрегата «Генерал-Адмирал». В 1859 – 1860, 1862 – член Морского ученного совета и Кораблестроительного совета. В 1860-1861 гг. – командующий Средиземноморской эскадрой. С 1864 г. – на гражданской службе: таганрогский градоначальник (1866-1868), виленский губернатор (1868-1869). С 1873 по 1881 г. – военно-морской агент в Австро-Венгрии и Италии. В 1881 г. председатель Кораблестроительного отдела Морского технического комитета. С 1882 – Управляющий Морским министерством.

Эриксон, Джон (1803-1889) – американо-шведский инженер и изобретатель. В 1820 г. участвовал в составлении топографической карты Северной

Швеции. С 1839 г. – в Соединенных Штатах. Изобретатель броненосца типа «монитор» и артиллерийской башни собственной конструкции.

Приложение 2. Иллюстрации.

Использованные электронные ресурсы:

1. Архив фотографий кораблей русского и советского ВМФ (http://navsource.narod.ru/);
2. Война на море (http://www.war-at-sea.narod.ru/index.htm);
3. History of the Word's Navy's (http://www.battleships-cruisers.co.uk);
4. U.S. Naval History & Heritage Command (http://www.history.navy.mil).

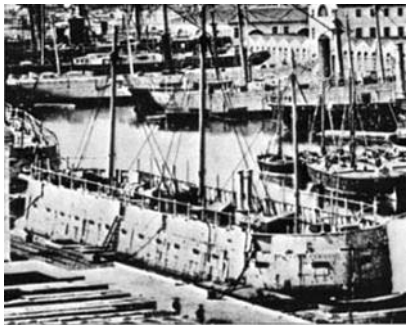


Рисунок 1: французская плавучая батарея "Лав". [Не ранее 1854 г.]

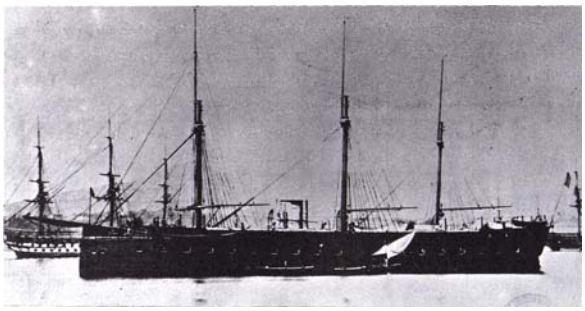


Рисунок 2: французский броненосец "Глуар". [Между 1860 и 1879 гг.]

Рисунок 3: английский броненосец "Уорриор". [Между 1861 и 1880-м]. Сохранился доныне: стоит на вечной стоянке в Портсмуте.

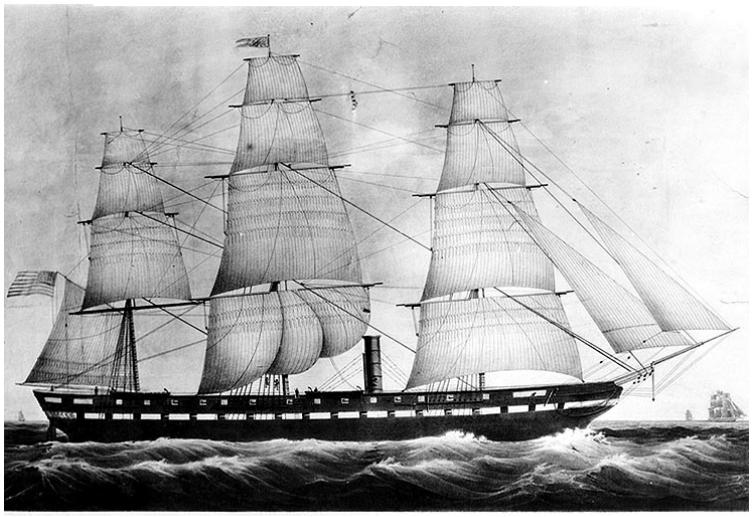


Рисунок 4: винтовой фрегат "Мерримак". [Между 1854 и 1861 гг.; линогравюра сделана в 1935 г.]

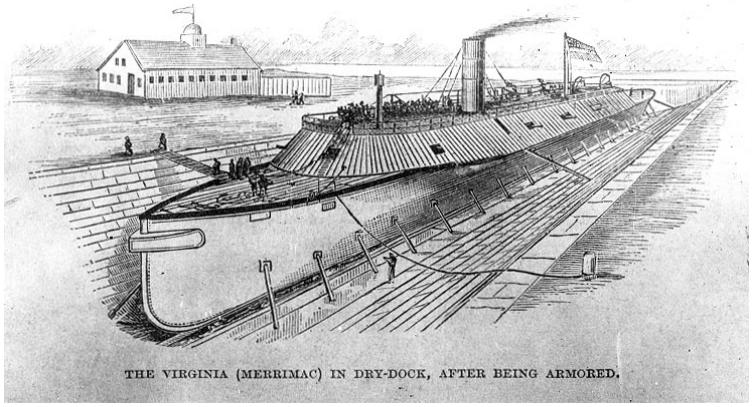


Рисунок 5: броненосец "Вирджиния". [1862 г.]

Рисунок 6: броненосец "Монитор".[1862 г.; изображение выполнено в 1936 г.]

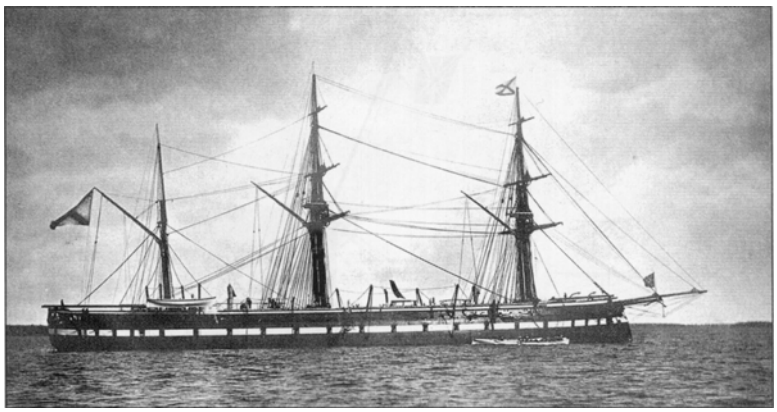


Рисунок 7: броненосный фрегат "Петропавловск". [Между 1867 и 1878 гг.]

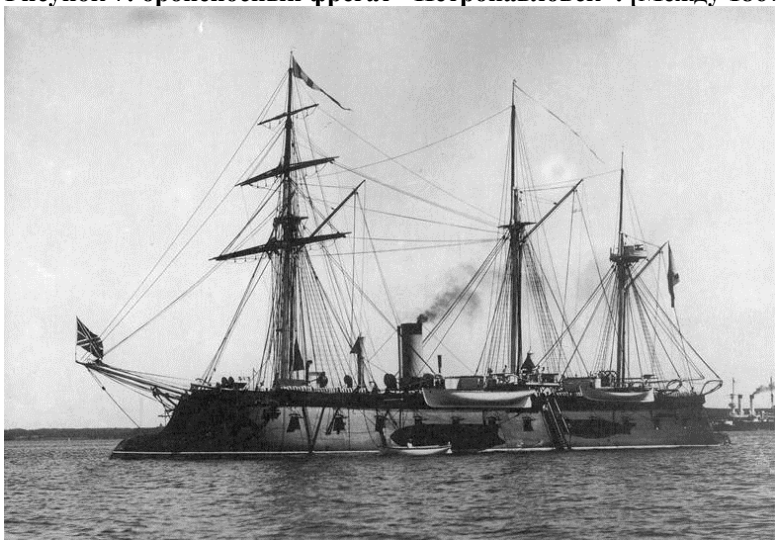


Рисунок 8: броненосная батарея "Первенец". [Между 1863 и 1905 гг.]

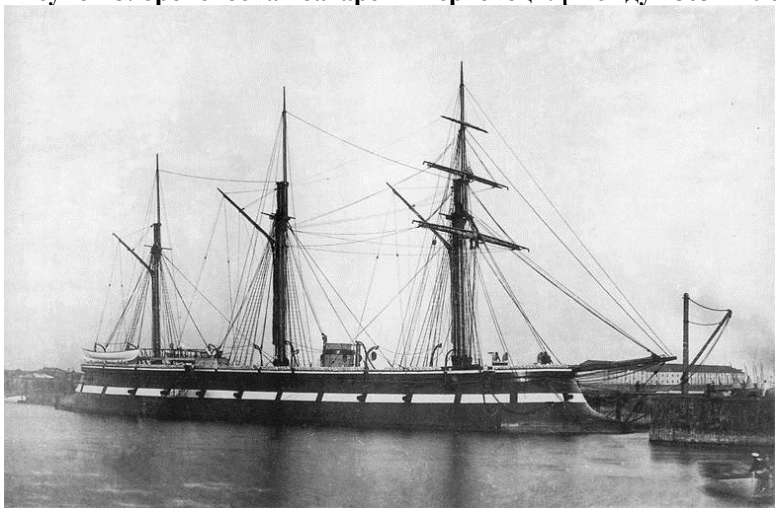


Рисунок 9: броненосная батарея "Не тронь меня" в Кронштадте. 1860-е гг.

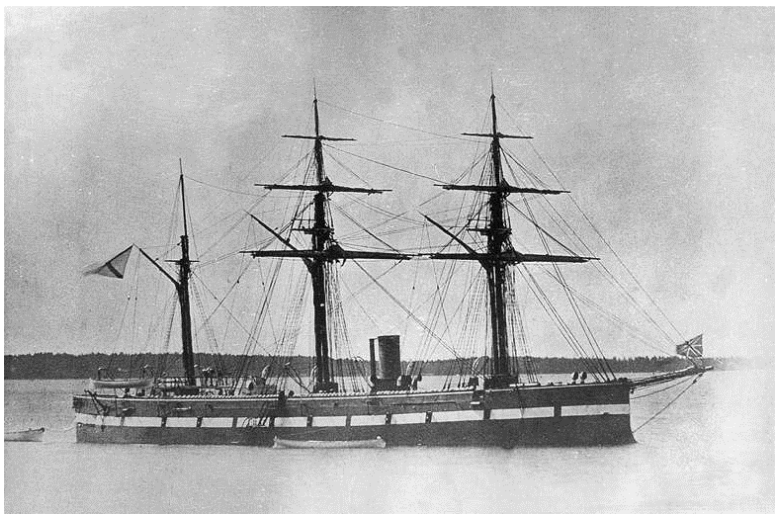


Рисунок 10: броненосная батарея "Кремль". Кон. 1860-х гг.

Рисунок 11: однобашенная броненосная лодка (монитор) "Единорог" – одна из 10 типа "Ураган", построенных по образцу американских мониторов. [Между 1865 и 1900 гг.]

Рисунок 12: датский броненосец "Рольф Краке" – прототип броненосной лодки «Смерч». [Между 1864 и 1907 гг.]

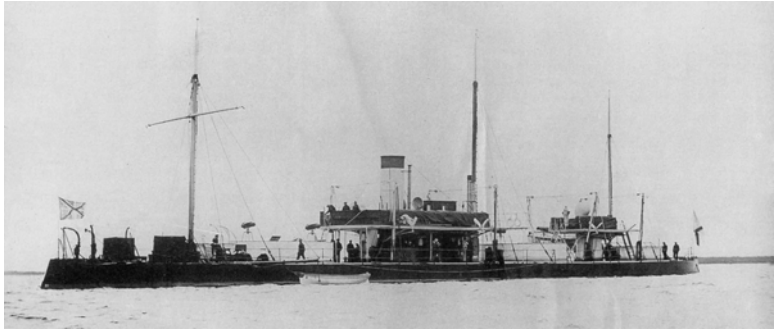


Рисунок 13: броненосная двухбашенная лодка "Смерч". [Между 1865 и 1903 гг.]

Рисунок 14: броненосная двухбашенная лодка "Чародейка", однотипная с “Русалкой”. [Между 1868 и 1907 гг.]

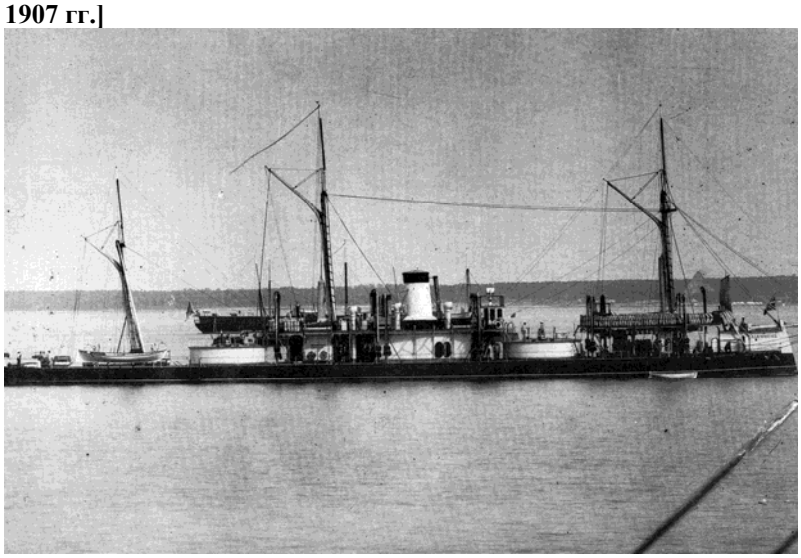


Рисунок 15: двухбашенный броненосный фрегат "Адмирал Чичагов" (однотипный с “Адмиралом Спиридовым”). [Между 1869 и 1907 гг.]

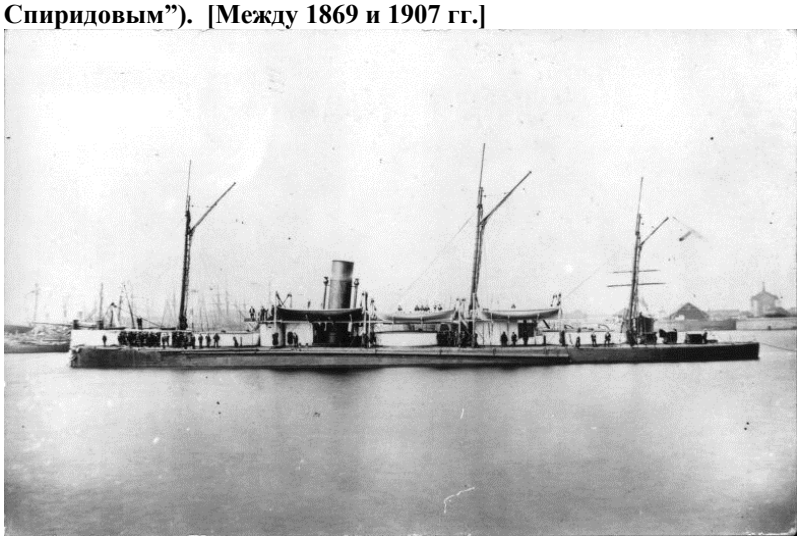


Рисунок 16: трехбашенный броненосный фрегат "Адмирал Лазарев" (однотипный с "Адмиралом Грейгом"). [Между 1869 и 1907 гг.]

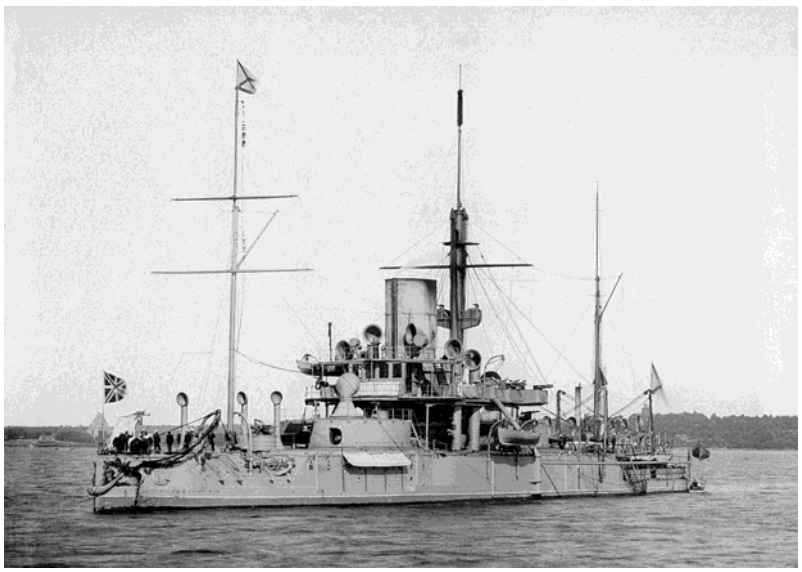


Рисунок 17: броненосец "Петр Великий". [Между 1876 и 1898 гг.]

Рисунок 18: английский броненосец "Кэптен" – первая неудачная попытка совместить парусный рангоут и башню. [1870-е гг.]

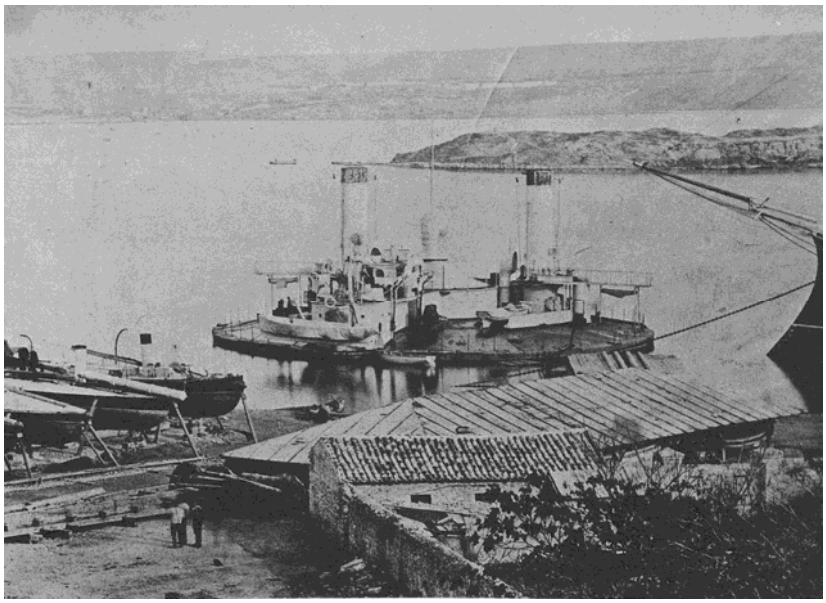


Рисунок 19: круглый броненосец "Новгород". 1880-е гг.

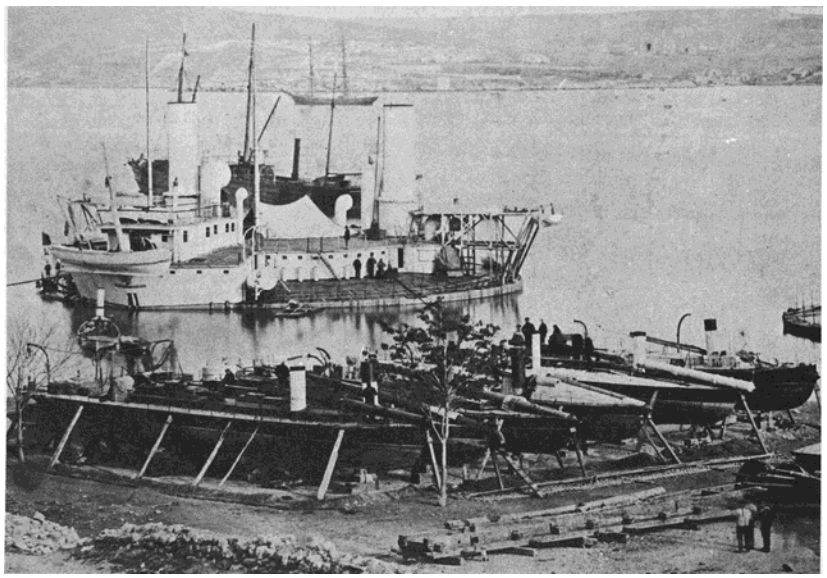


Рисунок 20: круглый броненосец "Вице-адмирал Попов". 1880-е гг.

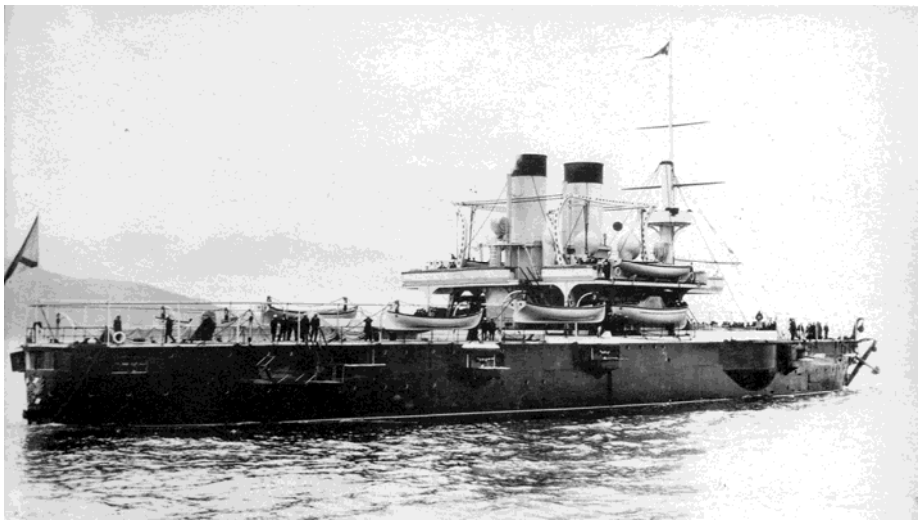


Рисунок 21: броненосный корабль (с 1892 г. - эскадренный броненосец) "Екатерина II". [Между 1888 и 1907 гг.]

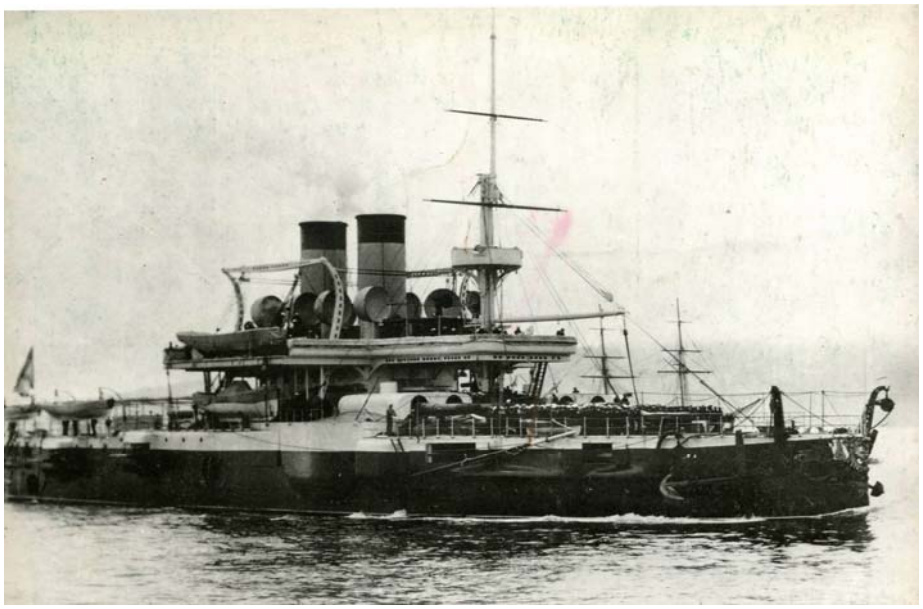


Рисунок 22: броненосный корабль (с 1892 г. - эскадренный броненосец) "Чесма". [Между 1889 и 1907 гг.]

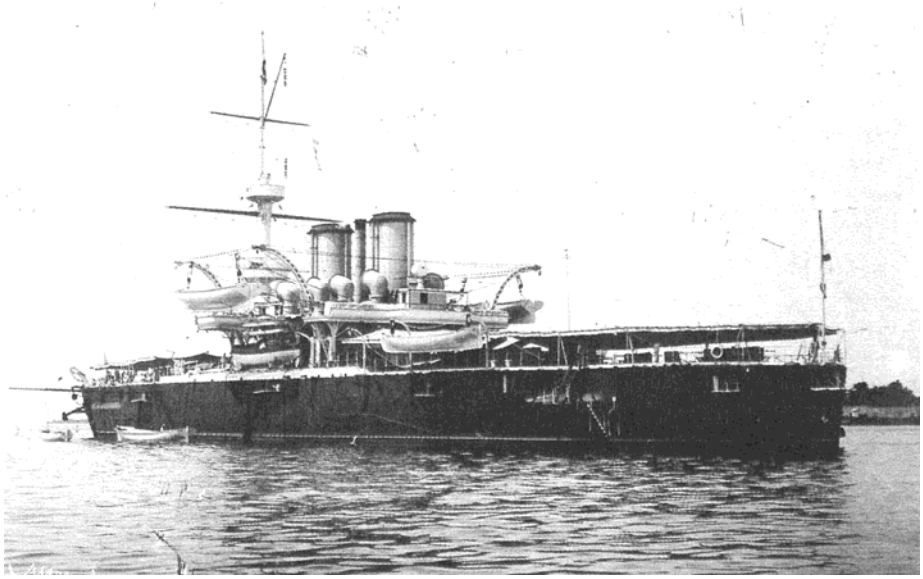


Рисунок 23: броненосный корабль (с 1892 г. - эскадренный броненосец) "Синоп". [Между 1889 и 1910 гг.]

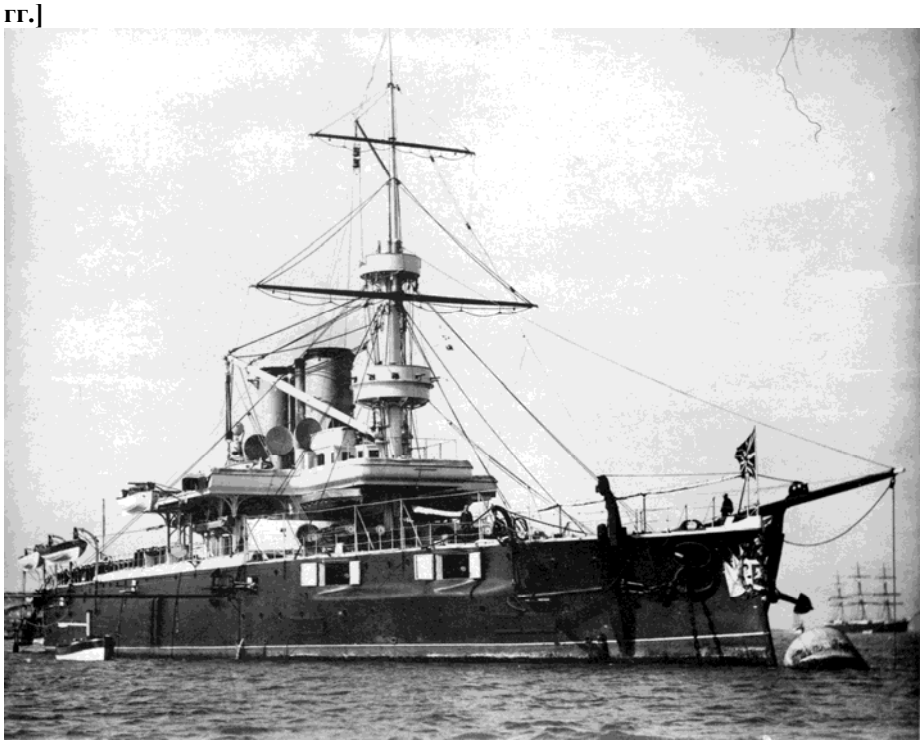


Рисунок 24: эскадренный броненосец "Георгий Победоносец". Прекрасно видны носовые спаренные барбетные артиллерийские установки, расположенные рядом и ставшие визитной карточкой этого типа кораблей. [Между 1893 и 1911 гг.]

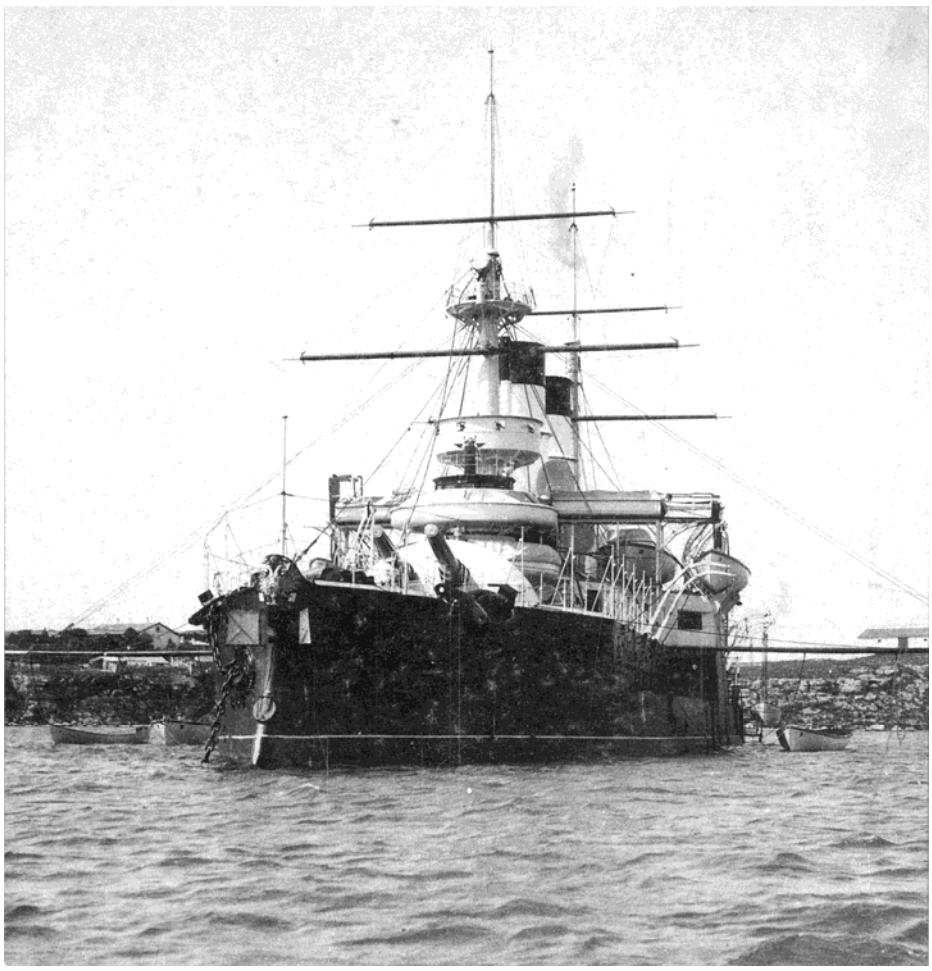


Рисунок 25: эскадренный броненосец "Двенадцать Апостолов". [Между 1894 и 1911 гг.]

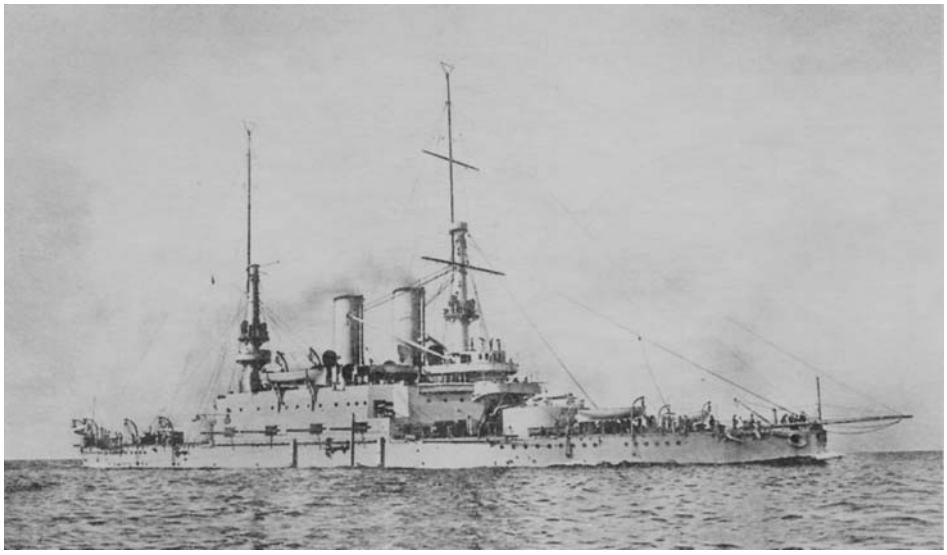


Рисунок 26: эскадренный броненосец "Три Святителя". [Между 1895 и 1911 гг.]

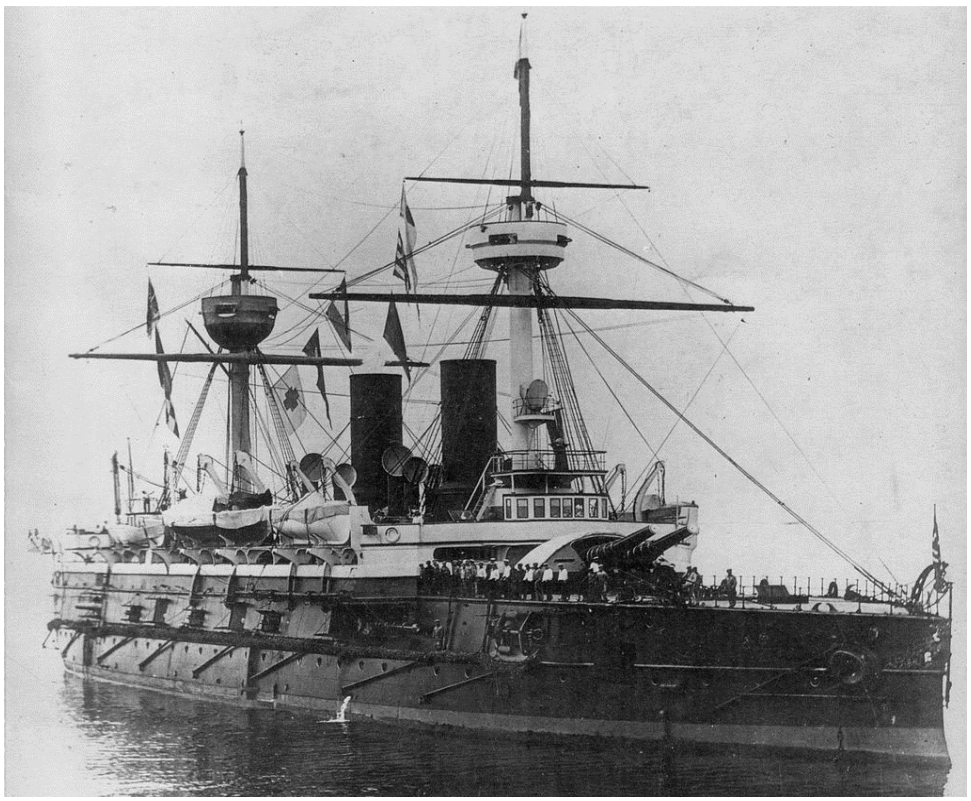


Рисунок 27: броненосный корабль (с 1892 г. - эскадренный броненосец) "Император Александр II". [Между 1890 и 1904 гг.]

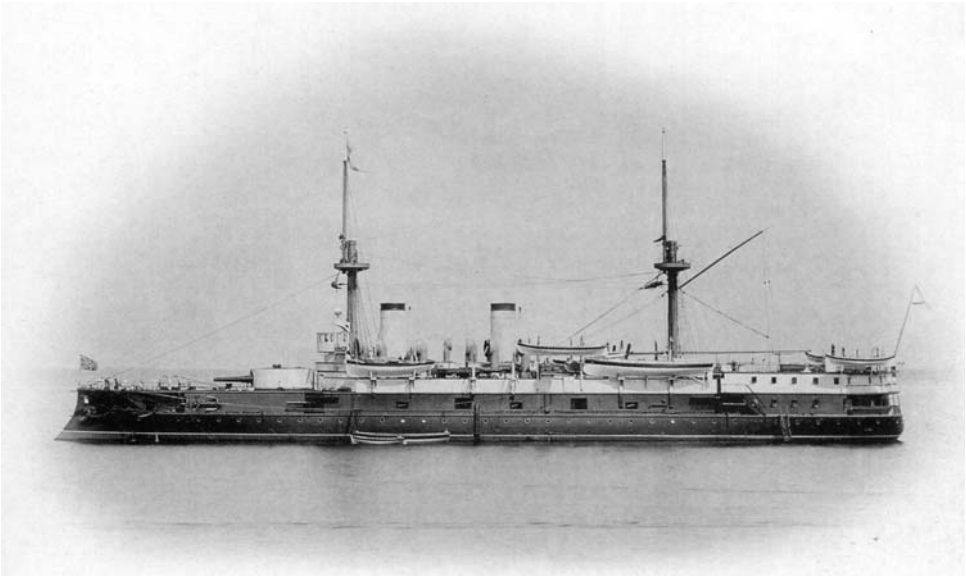


Рисунок 28: броненосный корабль (с 1892 г. - эскадренный броненосец) "Император Николай I". [Между 1892 г. и 15 мая 1905 г.]

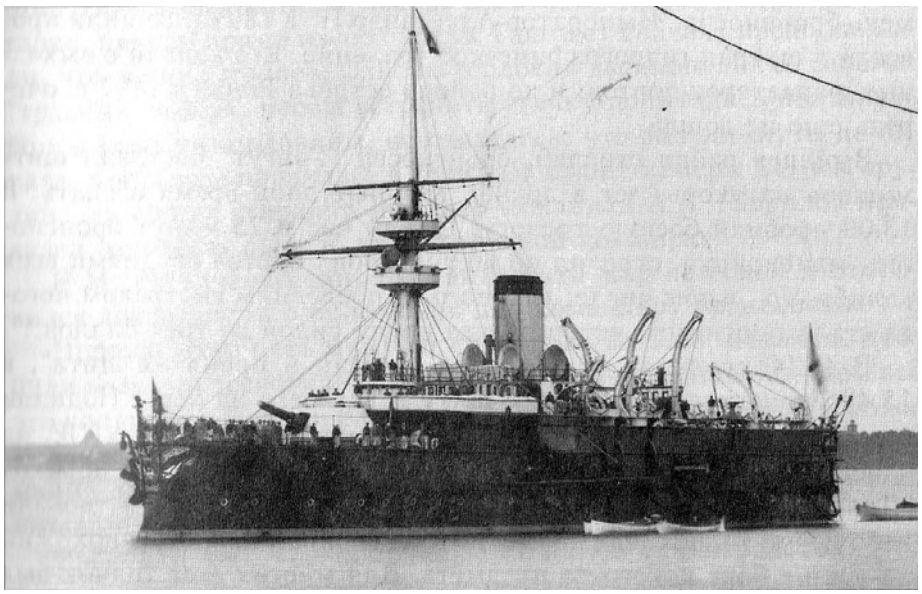


Рисунок 29: эскадренный броненосец "Гангут" – русский вариант малого броненосца. [Между 1894 г. и 12 июня 1897 г.]

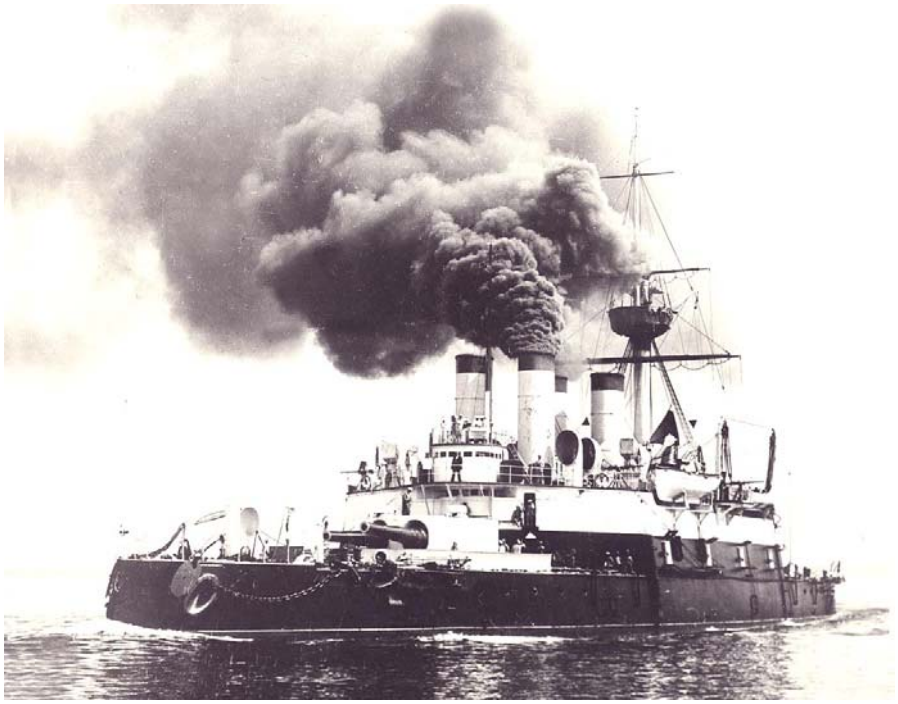


Рисунок 30: эскадренный броненосец "Наварин" в 1902 г.

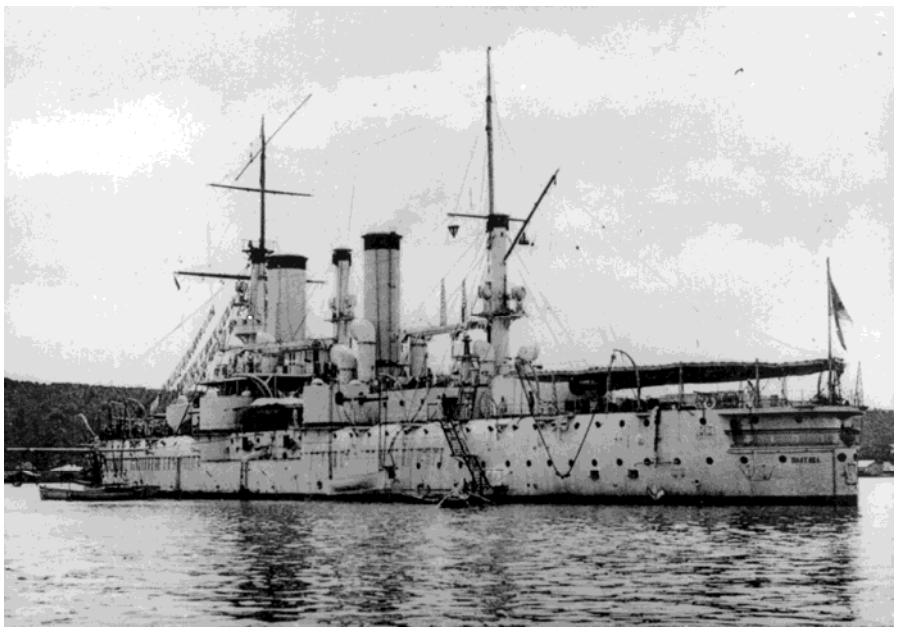


Рисунок 31: эскадренный броненосец "Полтава". [Между 1896 г. и 20 дек. 1904 г.]

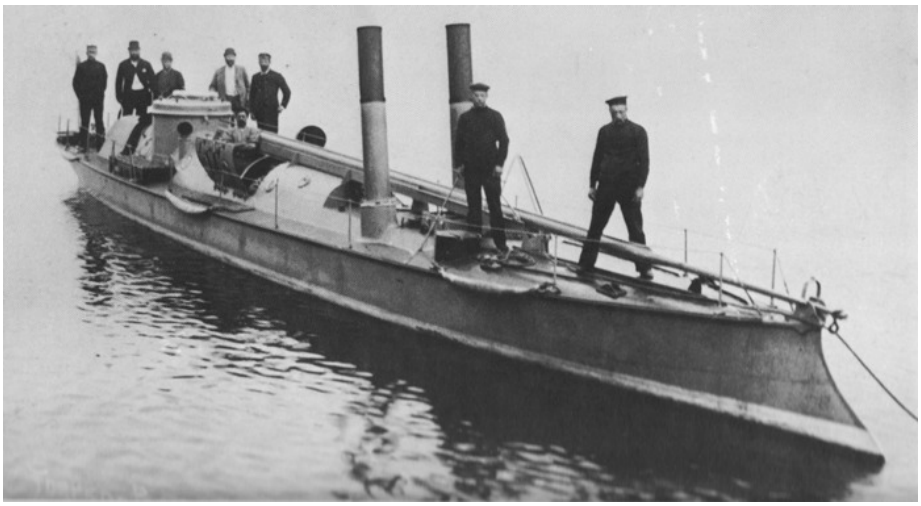


Рисунок 32: английская миноноска типа "Дефендер", вооруженная шестовой миной. 1880-1890-е гг.

Рисунок 33: русская миноноска "Коноплянка", вооруженная метательными минами. [Между 1878 и 1907 гг.]

Рисунок 34: английская миноноска "Каунтес" (пример минного судна со встроенным торпедным аппаратом). Фото 1914 г.

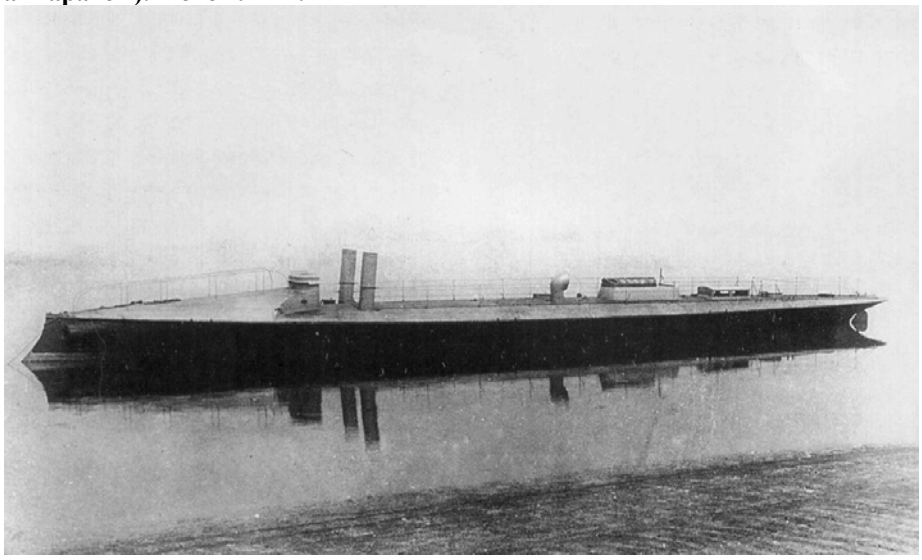


Рисунок 35: миноноска "Батум". [Между 1879 и 1908 гг.]

Рисунок 36: миноноска "Сухум". [Между 1883 и 1907 гг.]

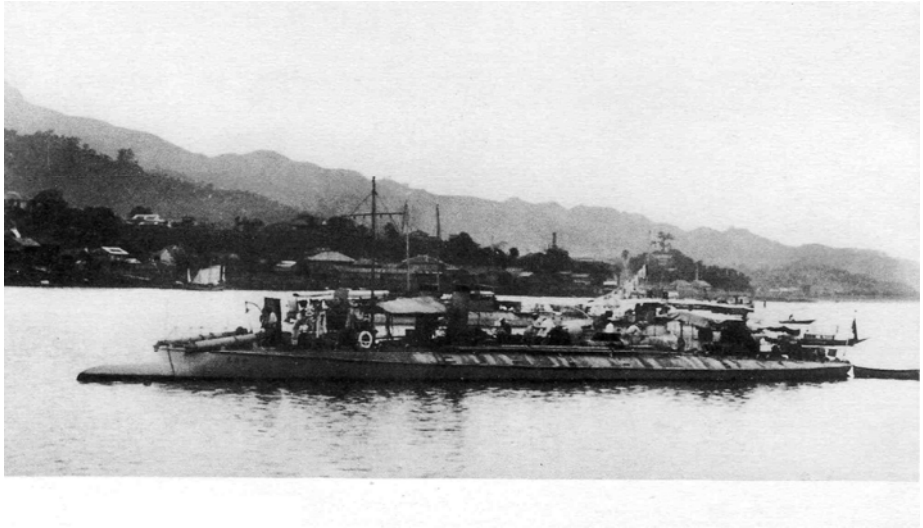


Рисунок 37: японский миноносец "Котака". [Между 1888 и 1908 гг.]

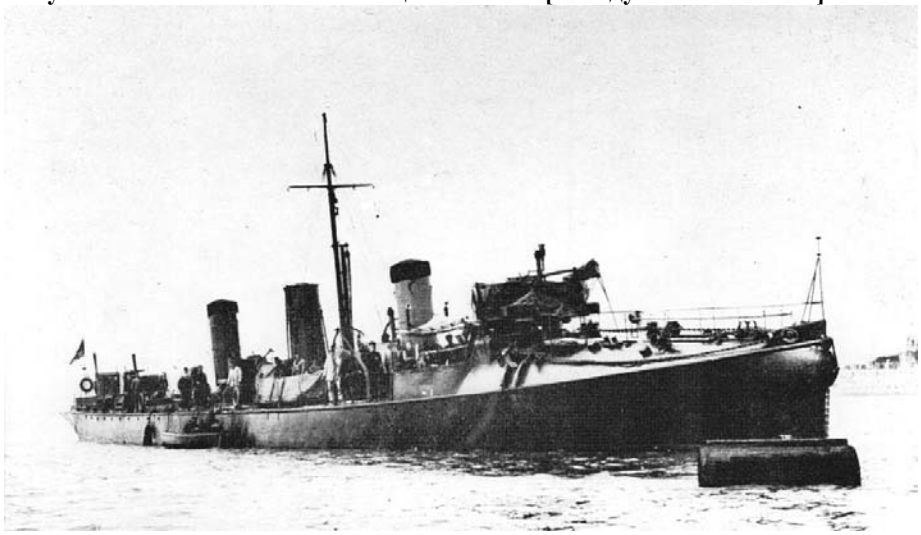


Рисунок 38: английский истребитель (эскадренный миноносец) "Хэйвок". 1910-е гг.

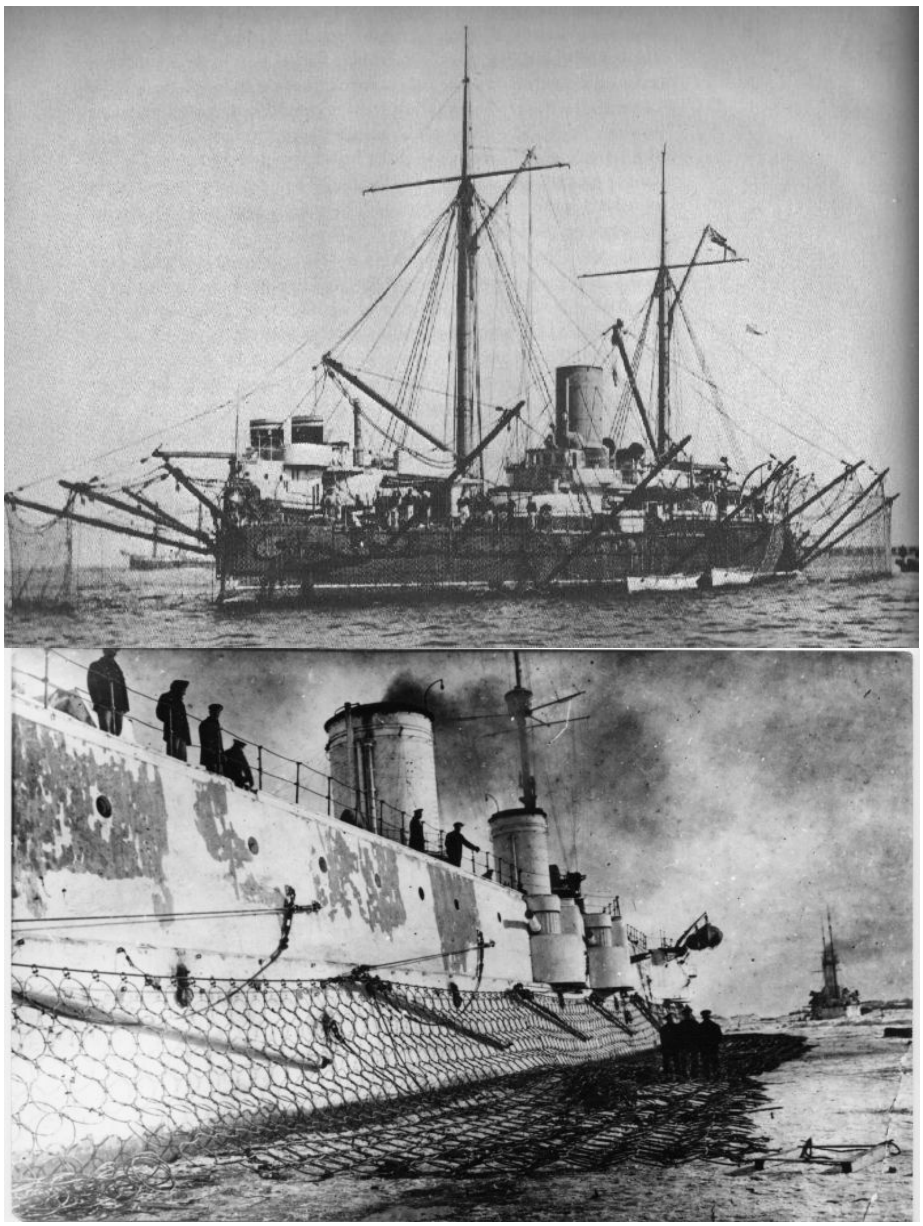


Рисунок 39: вверху - английский броненосец "Хотспур" (1871 гг.) с поставленными противоторпедными сетями; внизу – русский линейный корабль "Петропавловск" с убранными сетями. 1910-е гг.

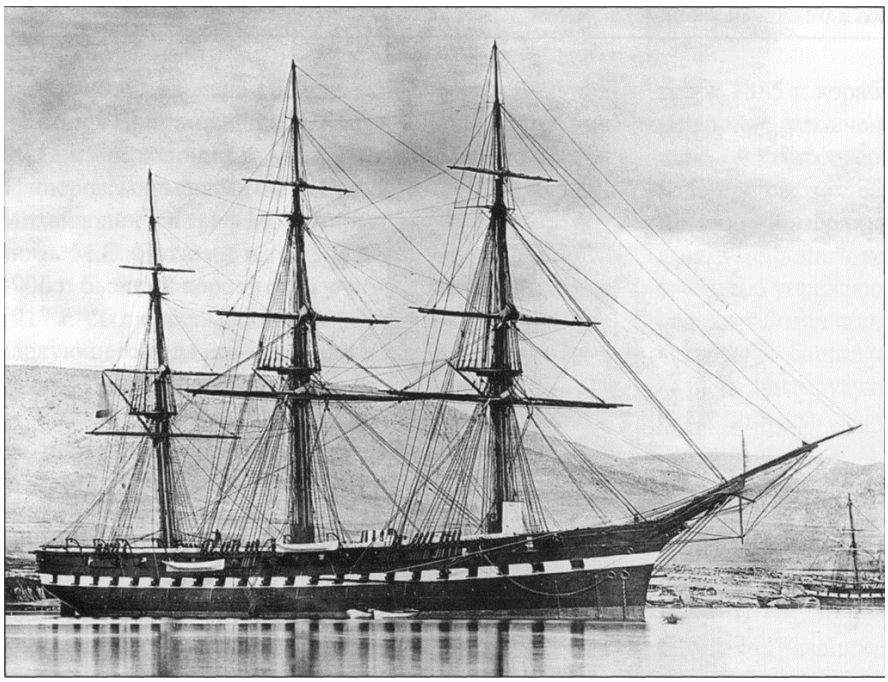


Рисунок 40: винтовой фрегат "Генерал-Адмирал" (первый, деревянный). [Между 1859 и 1870 гг.]

Рисунок 41: винтовой фрегат "Олег". [Между 1860 г. и 3 августа 1869 г.]

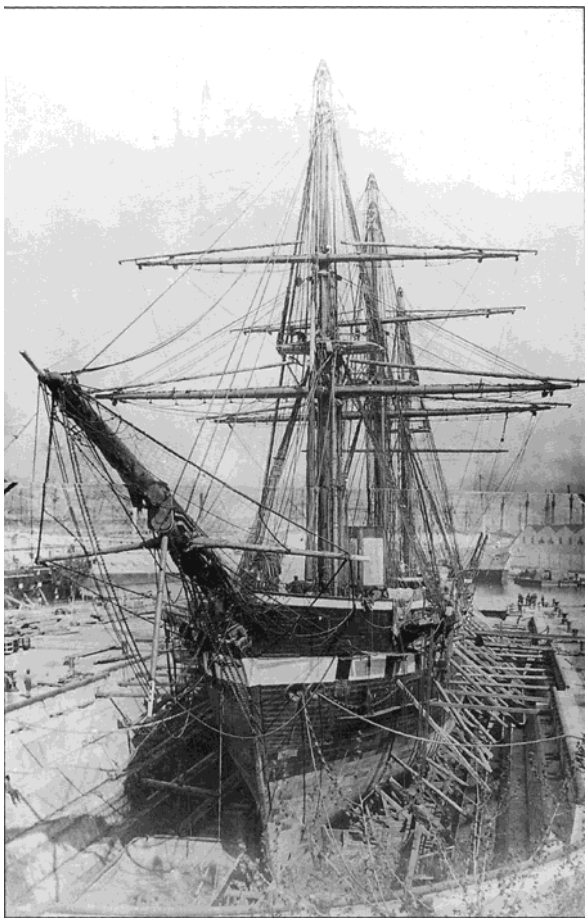


Рисунок 42: винтовой фрегат "Александр Невский" в доке. Тулон, лето 1868 г.

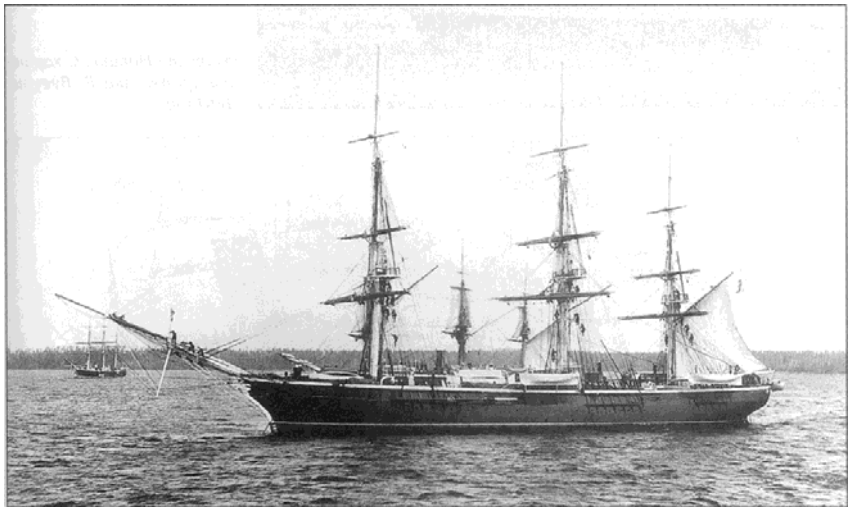


Рисунок 43: винтовой корвет "Баян". [Между 1858 и 1893 гг.]

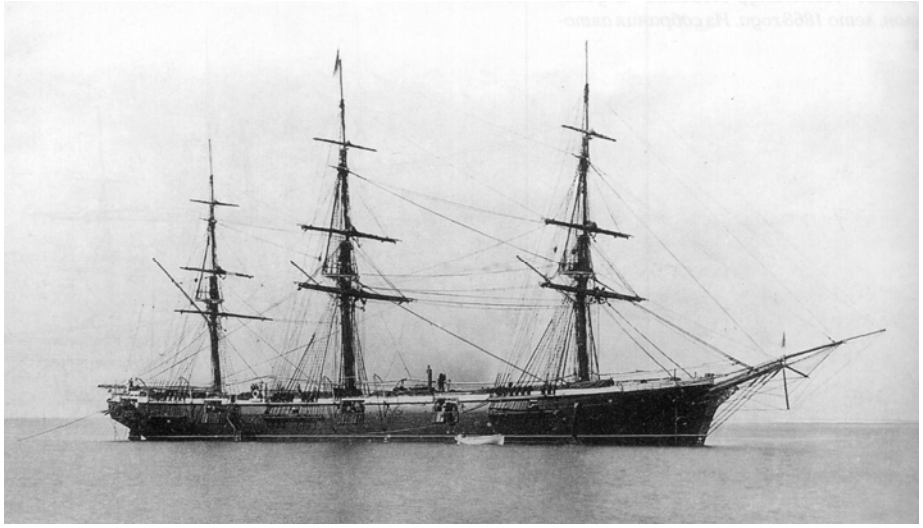


Рисунок 44: винтовой корвет "Аскольд" в Гонолулу в 1873 г.

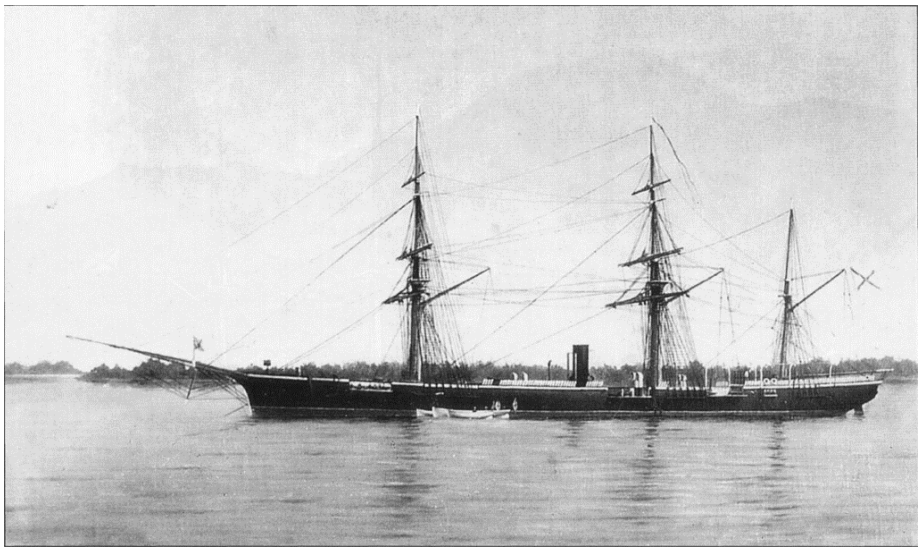


Рисунок 45: винтовой клипер “Жемчуг” - один из представителей первого поколения русских клиперов. [Между 1860 и 1892 гг.]

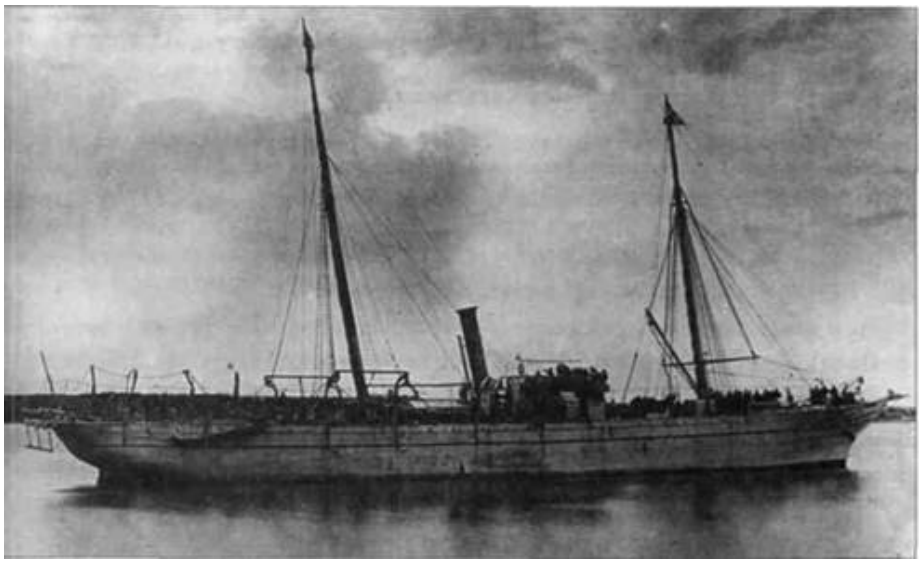


Рисунок 46: вооруженный пароход "Веста". [Между 1858 г. и 5 ноября 1887 г.]

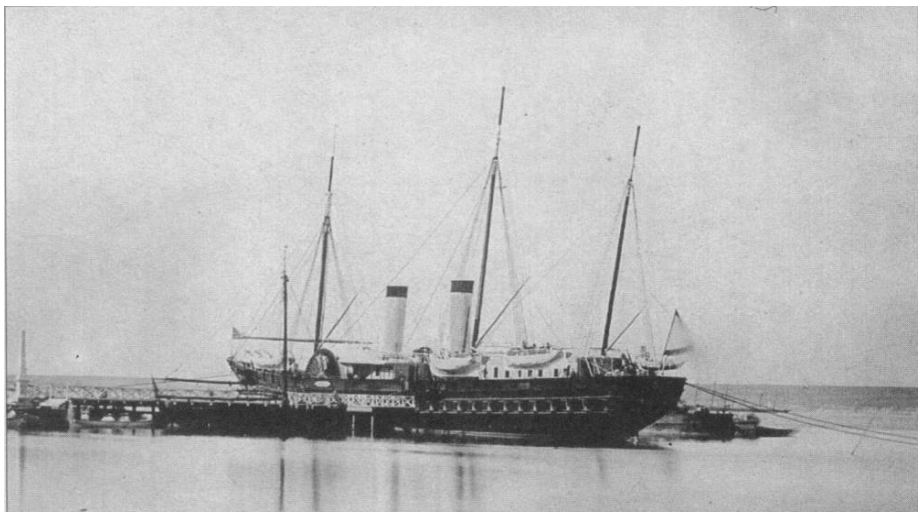


Рисунок 47: императорская яхта "Ливадия", единственная из русских судов подобного назначения, принимавших участие в боевых действиях. [Между 1873 и 1878 гг.]

Рисунок 48: крейсер "Европа" (ex. "State of California"). [Между 1878 и 1885 гг.]

Рисунок 49: крейсер "Азия" (ex. “Columbus”). [Между 1878 и 1906 гг.]

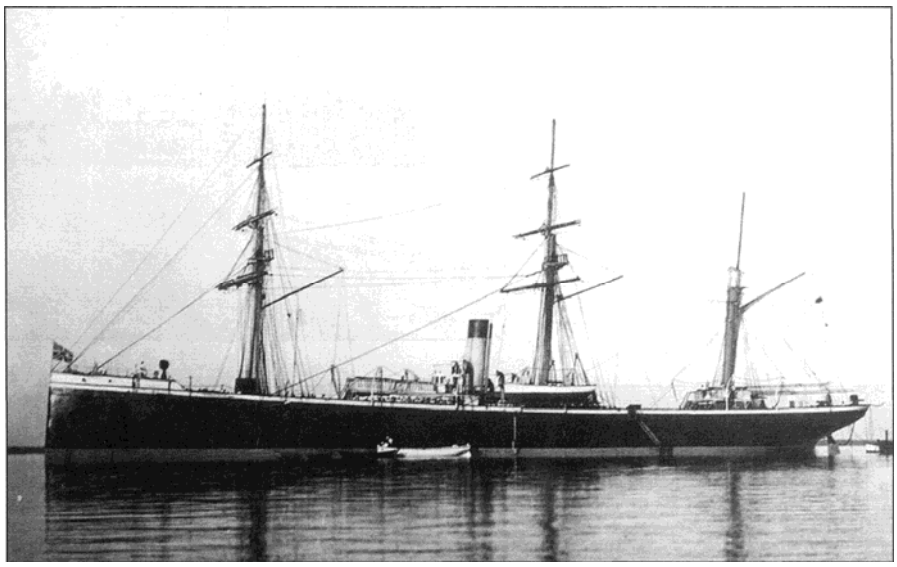


Рисунок 50: крейсер "Африка" (ex. "Saratoga"). [Между 1878 и 1906 гг.]

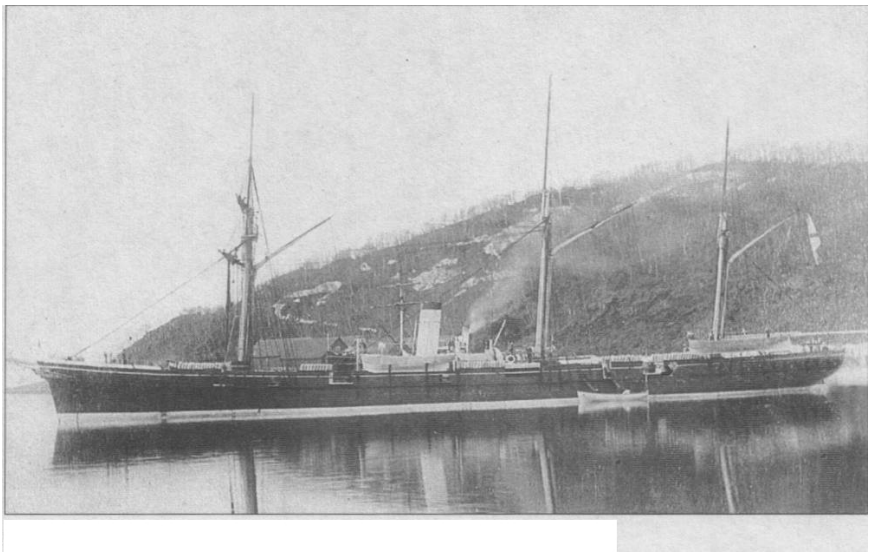


Рисунок 51: крейсер "Забияка" в Петропавловске-Камчатском в 1892 г.

Рисунок 52: полуброненосный фрегат "Генерал-Адмирал" (второй, стальной) в Нью-Йорке на праздновании 400-летия открытия Америки в 1893 г.

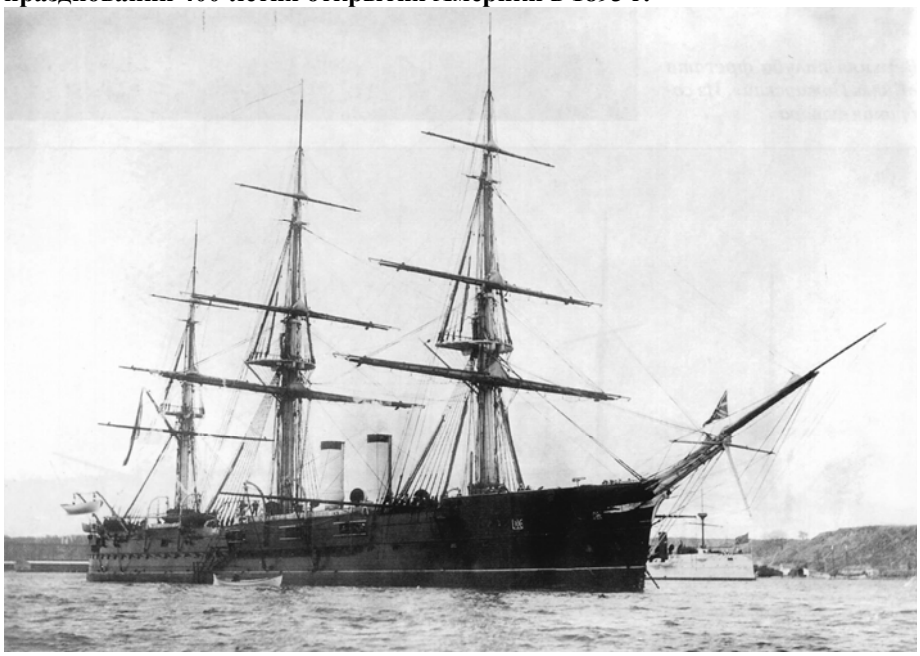


Рисунок 53: полуброненосный фрегат "Герцог Эдинбургский". [Между 1877 и 1909 гг.]

Рисунок 54: английский крейсер "Инконстант" в 1869 г.

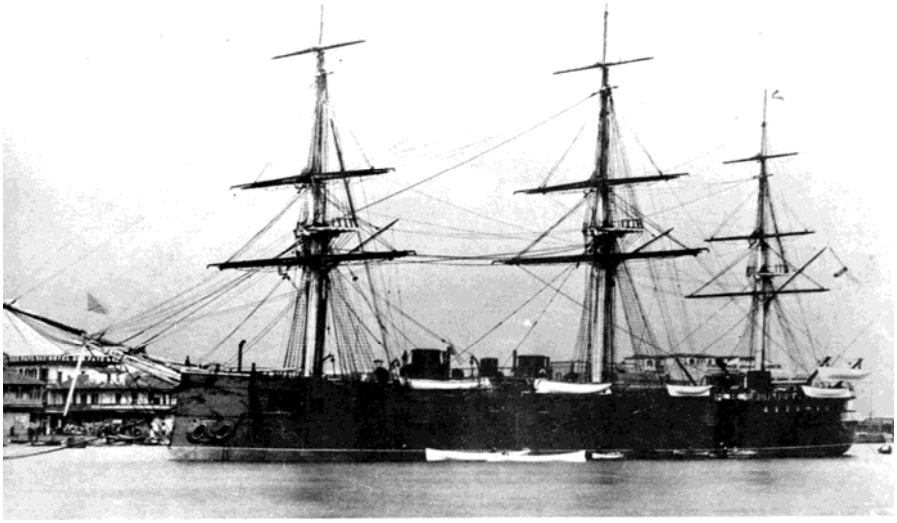


Рисунок 55: полуброненосный фрегат (с 1892 г. крейсер 1 ранга) "Владимир Мономах в конце 1880-х гг.

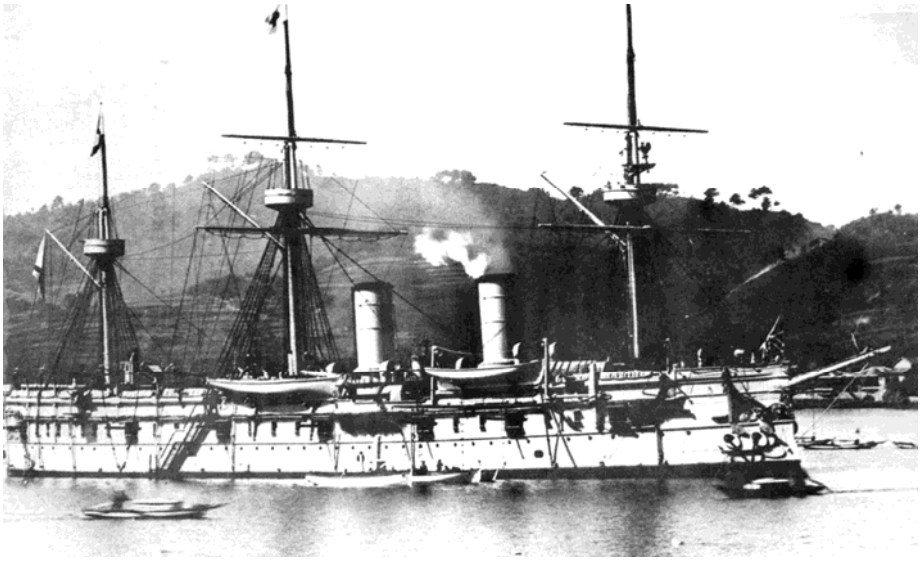


Рисунок 56: крейсер 1 ранга "Дмитрий Донской" после модернизации. 1890-е - нач. 1900-х гг.

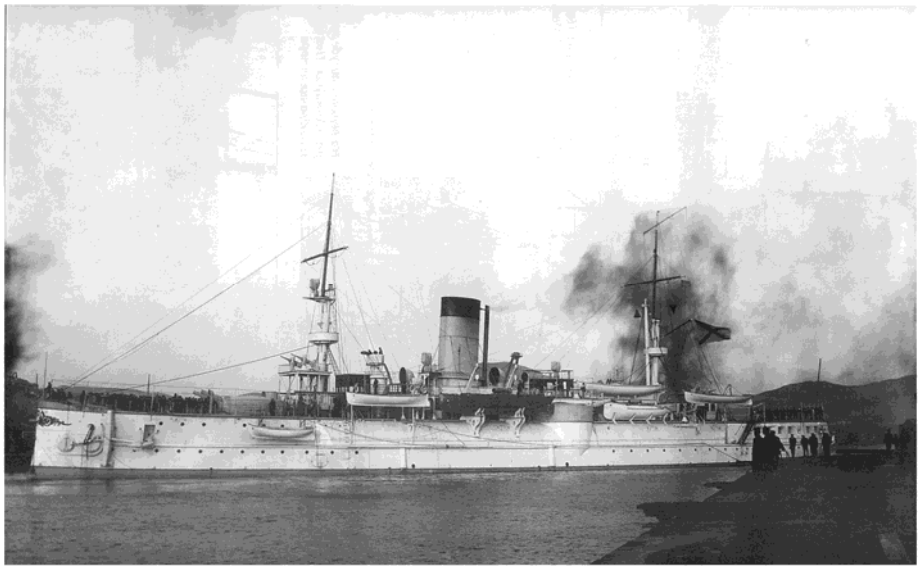


Рисунок 57: крейсер 1 ранга "Адмирал Нахимов" в Восточном бассейне Порт-Артура. Начало 1900-х.

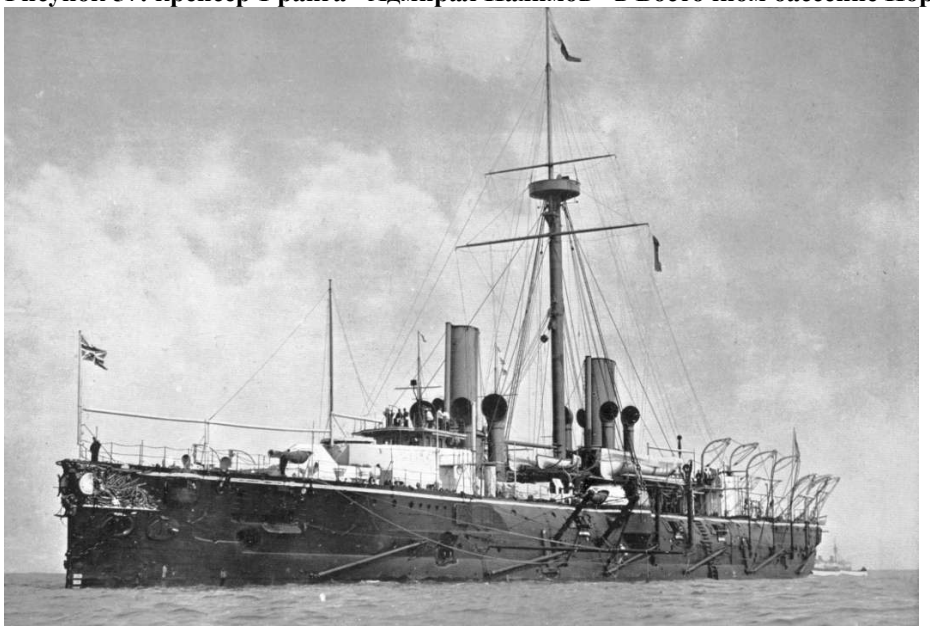


Рисунок 58: английский крейсер "Уорспайт" в 1888 г. (систер-шип "Имперьюза") - один из прототипов "Адмирала Нахимова".

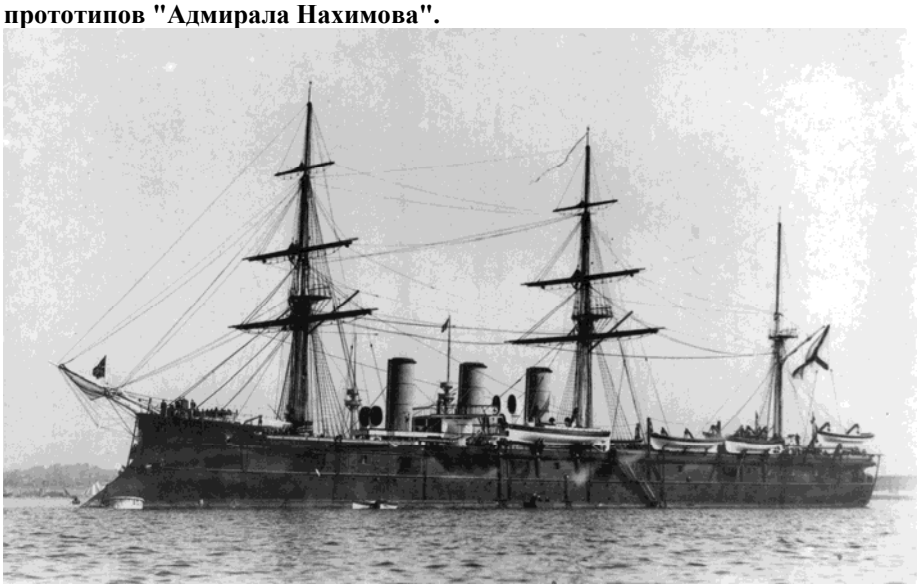


Рисунок 59: крейсер 1 ранга "Память Азова" – последний продолжатель линии полуброненосных фрегатов. [Между 1890 и 1907 гг.]

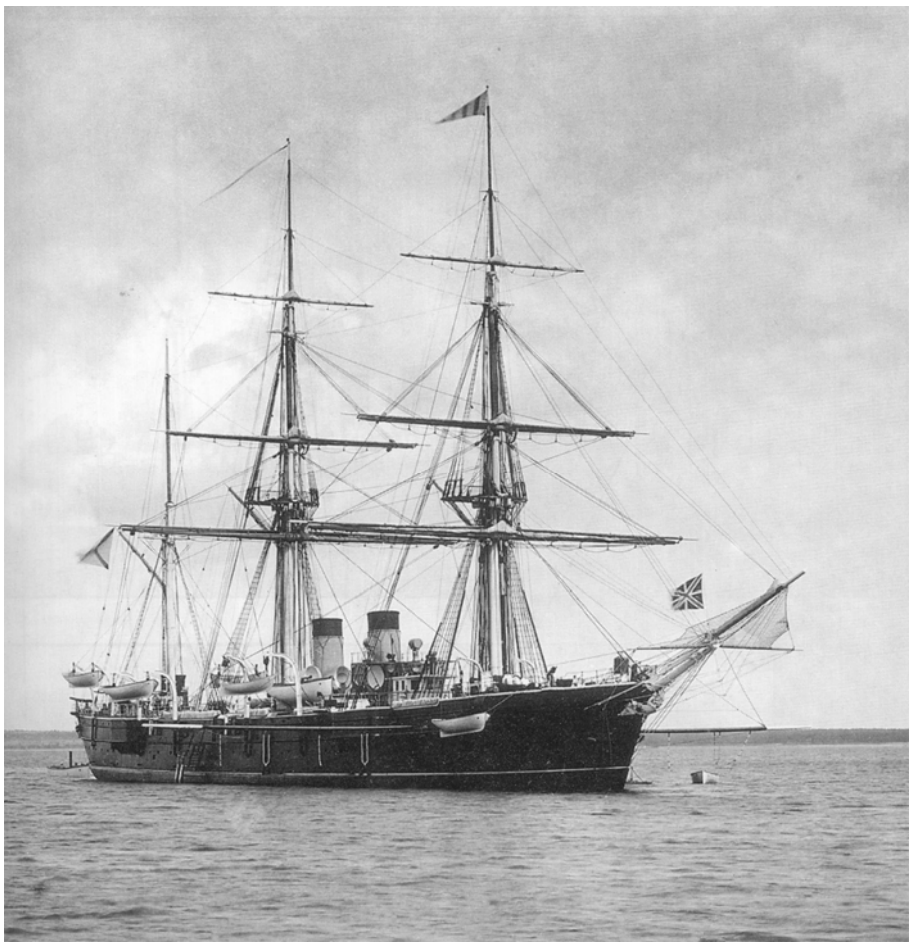


Рисунок 60: винтовой корвет (с 1892 г. - крейсер 1 ранга) "Рында" – однотипный с «Витязем». [Между 1886 и 1906 гг.]

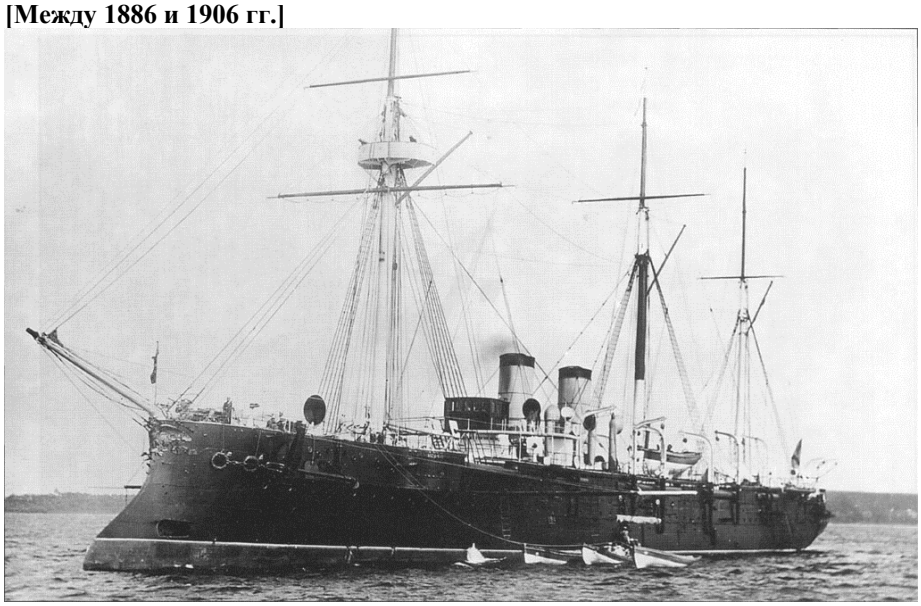


Рисунок 61: крейсер 1 ранга (бронепалубный крейсер) "Адмирал Корнилов". [Между 1889 и 1895 гг.]

Рисунок 62: клипер (с 1892 г. - крейсер 2 ранга) "Джигит" (имел железный корпус с деревянной обшивкой). [Между 1877 г. и 20 дек. 1904 г.]

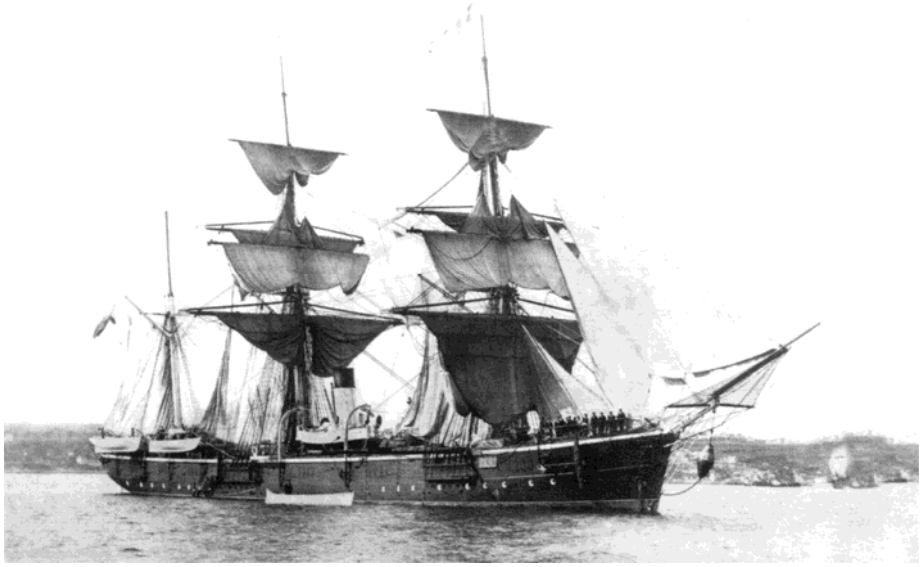


Рисунок 63: клипер (с 1892 г. - крейсер 2 ранга) "Вестник", построенный по композитной схеме. [Между 1881 и 1905 гг.]

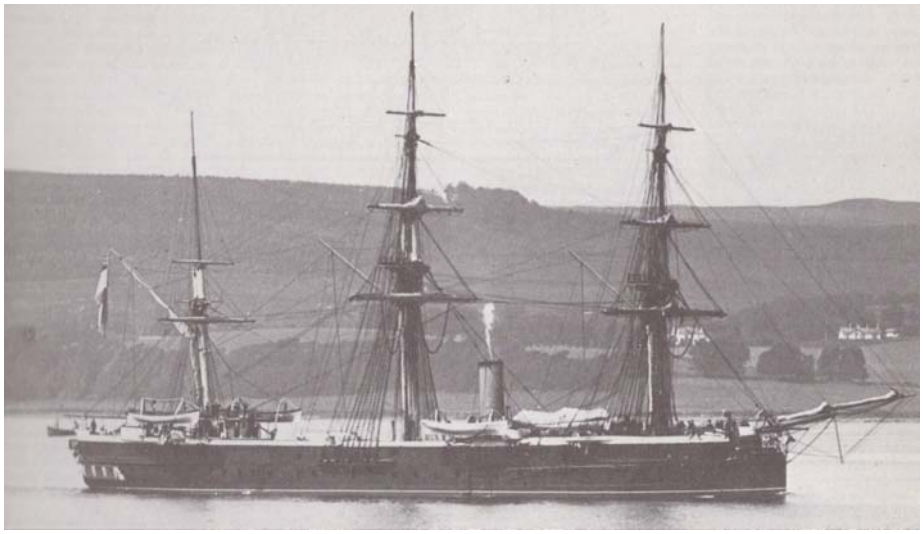


Рисунок 64: крейсер 1 класса "Шэннон" в 1881 г., неудачная попытка создать британский аналог наших полуброненосных фрегатов.

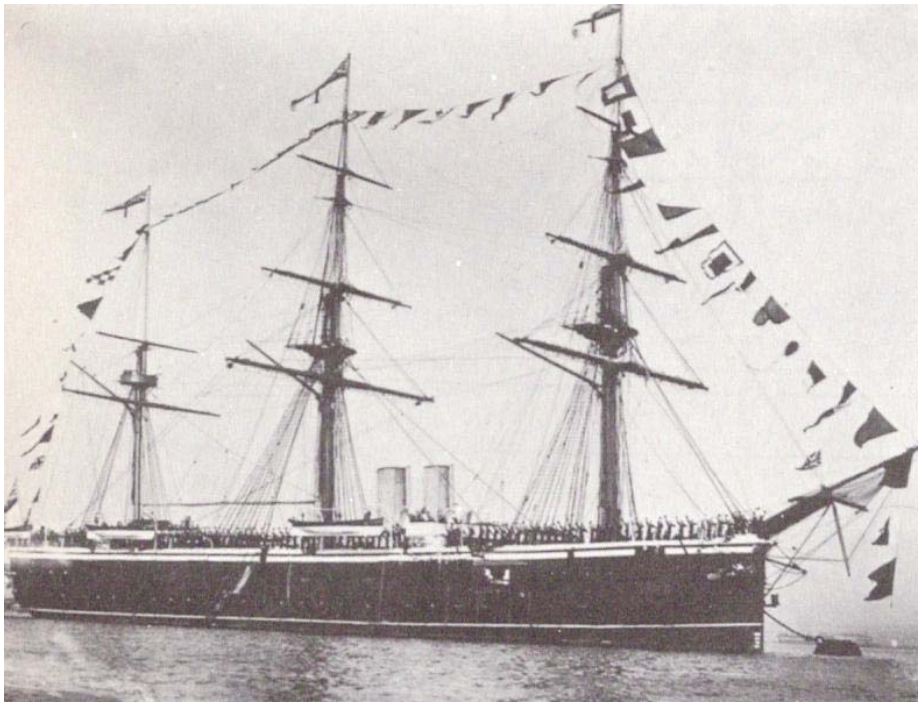


Рисунок 65: крейсер 1 класса “Норхемптон” - новый ответ Англии на русские полуброненосные фрегаты. Фото сделано в промежуток между 1891 и 1894 гг.

Рисунок 66: английский броненосец 2 класса "Барфлер" в 1897 г.

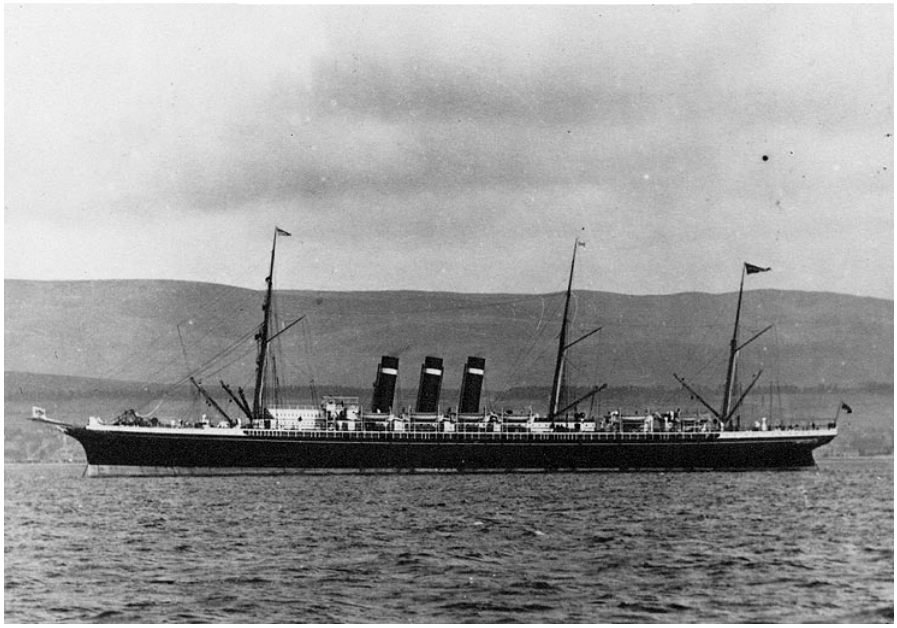


Рисунок 67: американский лайнер "Сити оф Пари" - потенциальный вспомогательный крейсер. [1880-е гг.]

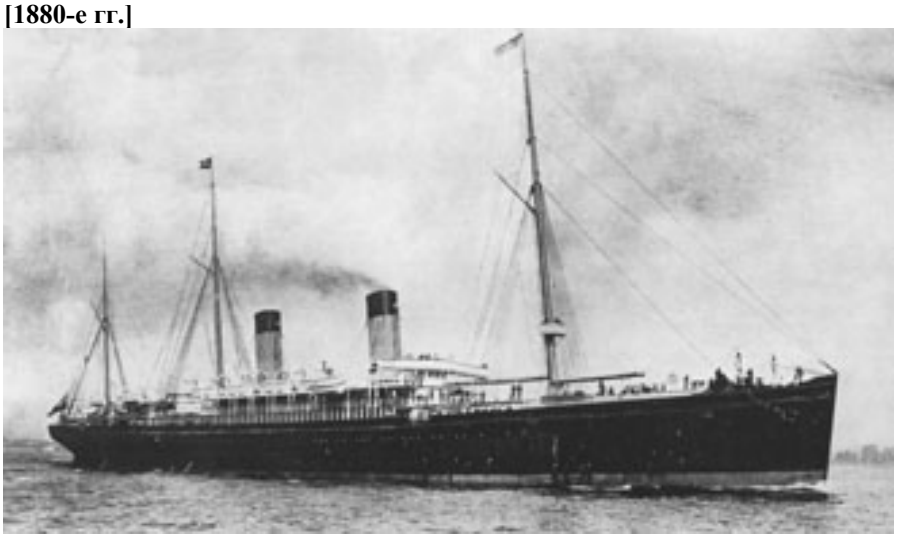


Рисунок 68: английский лайнер "Теутоник" - один из первых коммерческих кораблей, спроектированных согласно требованиям к крейсерам. [Медлу 1889 и 1921 гг.]

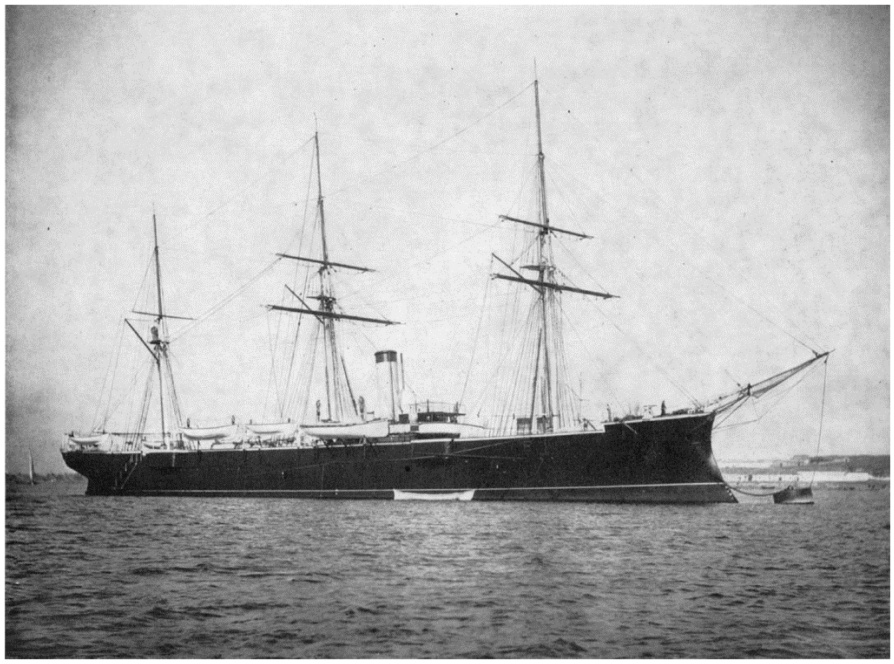


Рисунок 69: крейсер "Память Меркурия" (ex. "Ярославль") - русский вариант корабля двойного назначения. [Между 1882 и 1907 гг.]

Рисунок 70: товаро-пассажирский пароход "Москва" (ex. "Hammonia") - один из первых кораблей купленных Добровольным флотом. [Между 1878 г. и 7 июня 1882 г.]

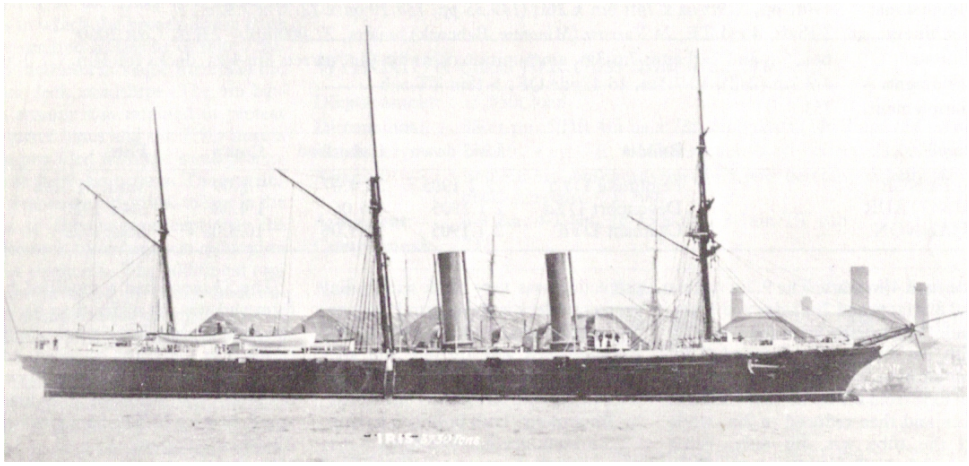
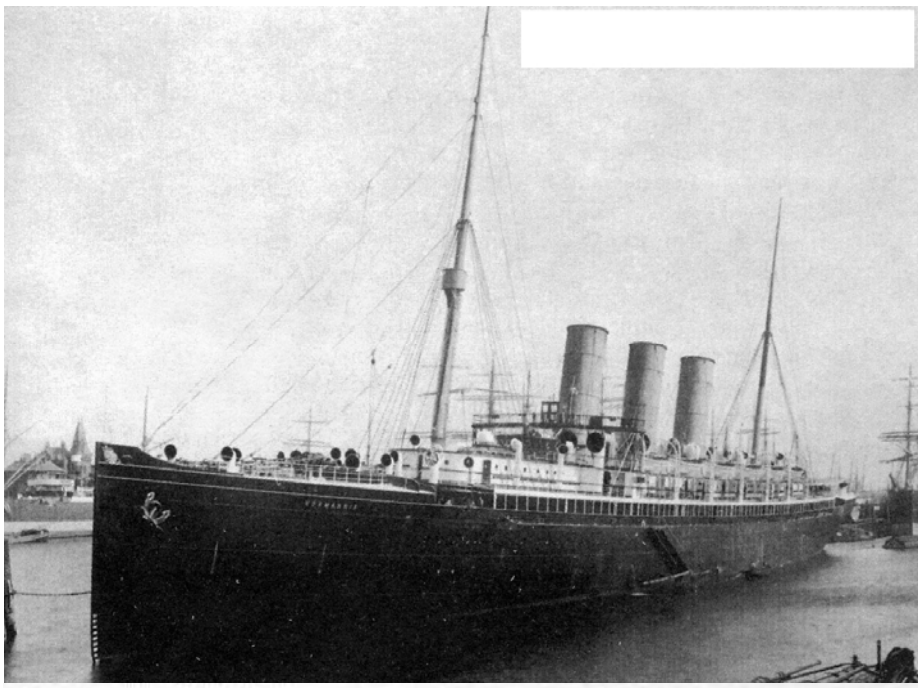


Рисунок 71: английское посыльное судно "Ирис" (1879 г.) - один их самых быстрых военных кораблей своего времени.



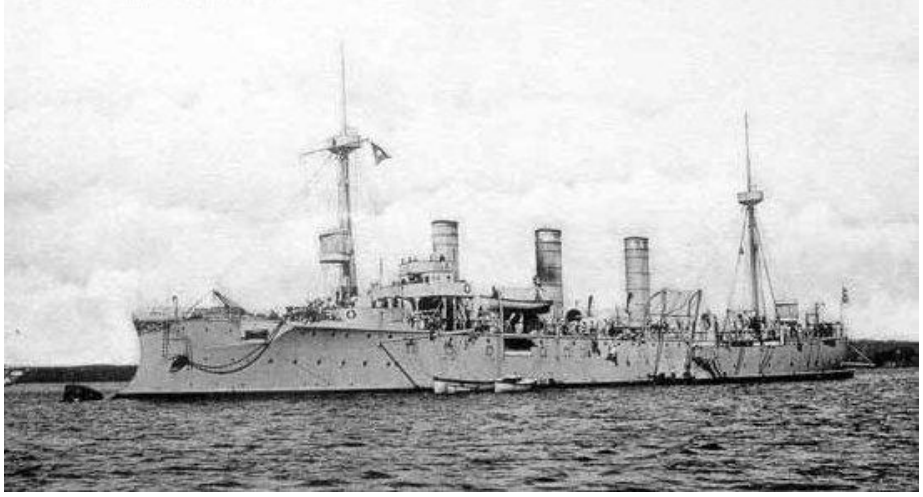


Рисунок 72: вверху - лайнер "Норманья"[между 1890 и 1898 гг.], ставшая первым немецким вспомогательным крейсером; внизу - немецкий крейсер III ранга "Гефион" [между 1894 и 1901 гг.] - меньший по водоизмещению, чем лайнер, но обладающий аналогичным вооружением.

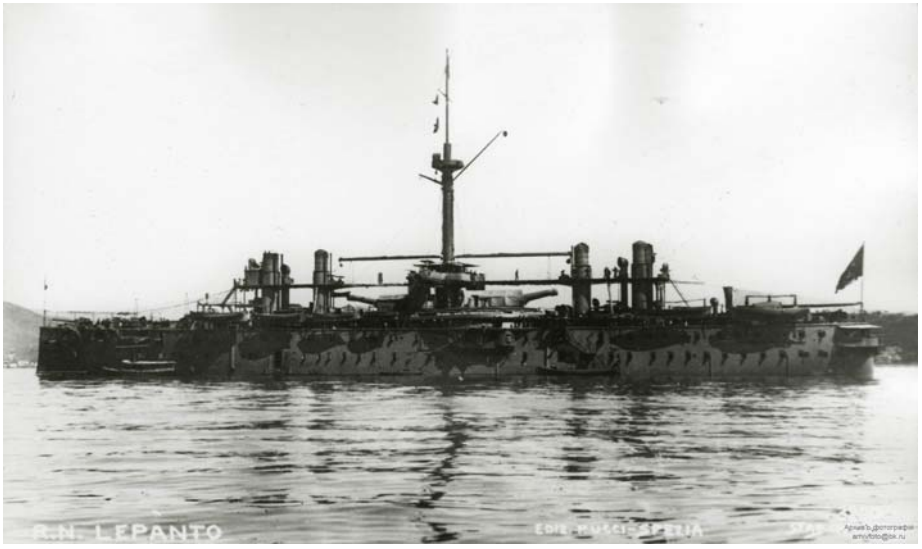


Рисунок 73: итальянский "безбронный" броненосец "Лепанто" – корабль, обративший на себя внимание мировой военно-морской общественности. [Между 1887 и 1902 гг.]

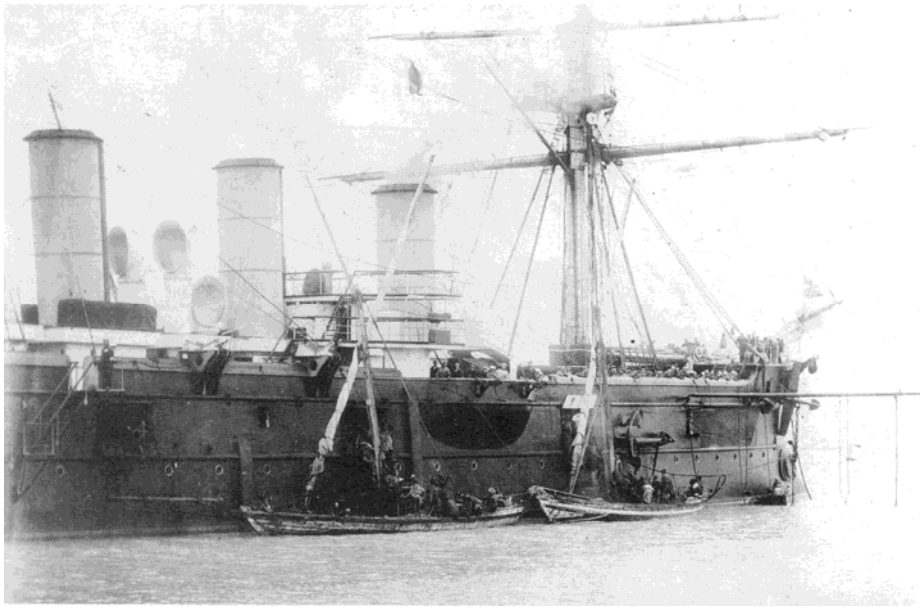


Рисунок 74: погрузка угля на крейсер I ранга "Память Азова". [1880-1890-е гг.]

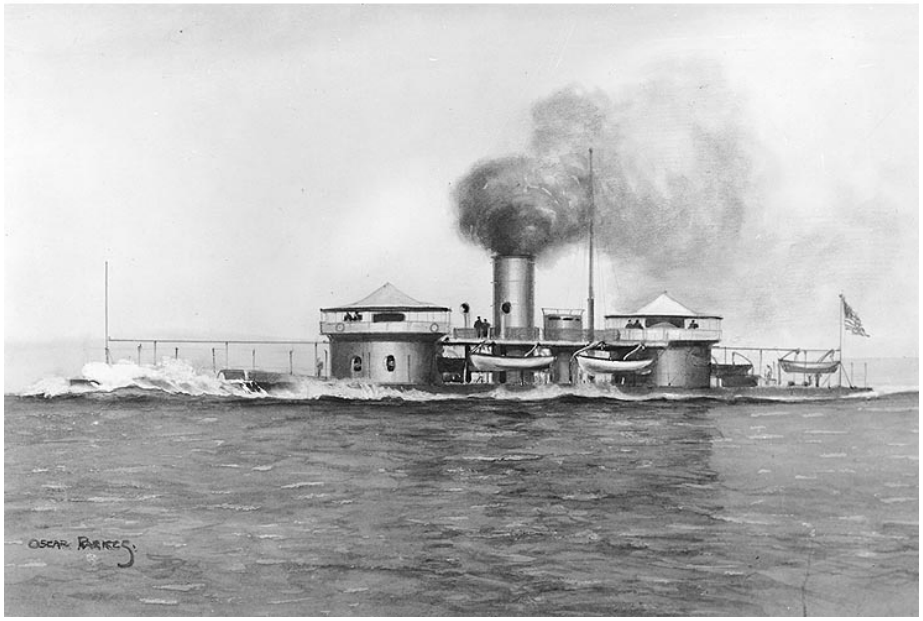


Рисунок 75: "Миантономо" - монитор, перешедший через Атлантику и подтвердивший русско-американскую дружбу. [Между 1865 и 1874 гг.]

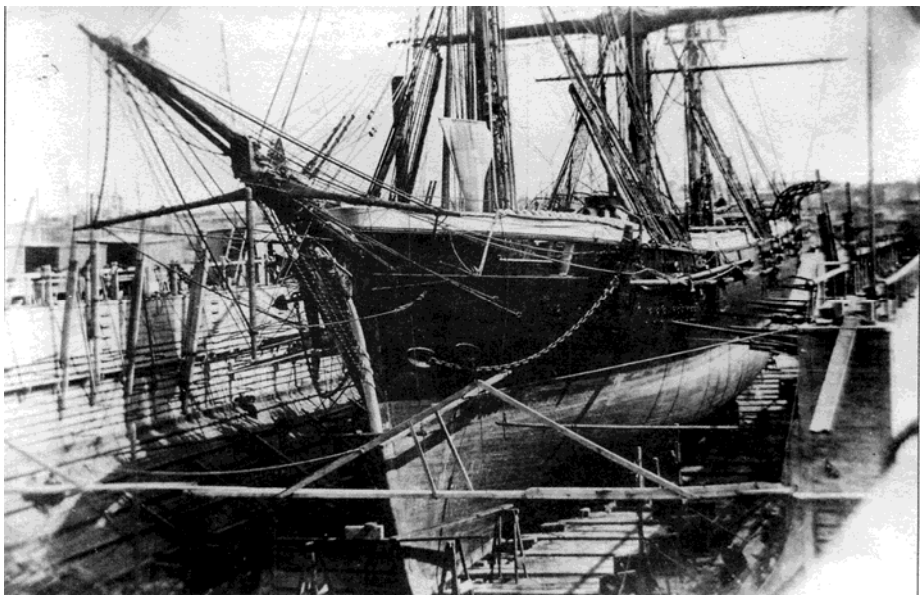


Рисунок 76: винтовой клипер "Стрелок" (типа «Крейсер») - корабль, на котором в 1884-1886 гг. служил Е.И. Аренс. [Между 1879 и 1907 гг.]

Рисунок 77: винтовой корвет "Гарнет" - соперник клипера "Стрелок" во время Афганского кризиса 1885 г. Фото 1878 г.