

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

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени

кандидата исторических наук

Москва 2014

Работа выполнена на кафедре истории России и архивоведения
Негосударственного образовательного учреждения
высшего профессионального образования
«Православный Свято-Тихоновский гуманитарный университет»

Научный руководитель:

Гайда Федор Александрович

кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России XIX – начала XX в. исторического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова

Официальные оппоненты:

Воронин Всеволод Евгеньевич

доктор исторических наук, профессор кафедры истории России исторического факультета МПГУ

Каширин Василий Борисович

кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Отдела истории славянских народов Юго-Восточной Европы в Новое время Института славяноведения РАН

Ведущая организация:

**Институт российской истории РАН, центр
«История России в XIX – нач. XX вв.»**

Защита состоится « » ... 2015 г. в 00.00 часов на заседании диссертационного совета Д 501.001.72 при Московском государственном университете им. М.В. Ломоносова по адресу: 119991, ГСП-1, Москва, Ломоносовский просп., д. 27, корп. 4, ауд. А 416.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке МГУ им. М.В. Ломоносова по адресу: 119991, ГСП-1, Москва, Ленинские горы, МГУ, д. 1, стр. 51, 1-й учебный корпус и на сайте <http://www.hist.msu.ru/Science/Disser/index.html>

Автореферат разослан

« ____ » _____ 2015 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
доктор исторических наук, профессор

Г.Р. Наумова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы.

История русского регулярного флота всегда была связана с судьбой России. Времена наибольших бед русского государства сопровождались небрежением по отношению к морской силе; периоды могущества страны – интенсивным развитием флота. Подобная взаимосвязь объясняется тем, что флот является средоточием всего лучшего, чем обладает страна, а его уровень наиболее ярко свидетельствует о национальном научном потенциале. «Флот есть результат творческой деятельности государства и выражает его притязания на известное международное положение. Состояние морской силы служит своего рода показателем деятельности государства», - писал генерал-майор по адмиралтейству Н.Н. Беклемишев, один из военно-морских деятелей России начала XX в.¹

Развитие Российского Императорского флота традиционно зависело от личного отношения к нему самодержца и членов правящей династии. Лучшие представители династии, такие, как Петр I, Екатерина II, Александр III, великие князья Константин Николаевич и Александр Михайлович, сделали многое для улучшения состояния русского флота. Но воплощение в жизнь инициатив сверху было бы невозможно без русских офицеров, отдававших все свои силы военно-морскому строительству. Без них Российский Императорский флот никогда не смог бы достичь таких высот в своей эволюции.

Сегодня, на фоне последовательного выхода России из затяжного кризиса последних десятилетий, наблюдается постепенное повышение интереса, как в научном сообществе, так и в определенных общественных слоях к истории русского флота. В связи с этим представляется актуальным рассмотреть, как русские военно-морские круги видели будущее военно-

¹ Беклемишев Н.Н. О морской силе России. СПб., 1906. С. 8.

морских сил России во второй половине XIX в. - сложный и противоречивый период их развития.

Объектом данного исследования является восприятие русскими военно-морскими кругами морской политики Российской империи во второй половине XIX столетия, **предметом** – изучение взгляда русского Морского ведомства и близких к нему общественных кругов на процесс морского строительства России. Под термином «военно-морские круги» («военно-морская общественность») мы понимаем морских офицеров (в том числе и высших), многие из которых активно участвовали в обсуждении основных вопросов военно-морского развития. Нам представлялось необходимым уделить некоторое внимание российской общественности в целом, поскольку она иногда интересовалась делами флота, высказывала свои взгляды на данную тему и влияла на настроение военно-морских кругов.

Хронологическими рамками исследования является период с 1856 по 1895 гг. В 1856 г. подписанием Парижского мира была окончена Крымская война. Одним из обязательных условий мирного договора являлся запрет на строительство флота на Черном море. В мировой истории флота Крымская война традиционно считается завершением парусной эпохи. В 1895 г. окончилась Японо-Китайская война, кардинально изменившая расстановку политических сил в Азиатско-Тихоокеанском регионе, что предопределило окончательную переориентацию русской морской политики на Дальний Восток.

Степень научной разработки темы.

Анализ восприятия военно-морскими кругами процесса становления Российского Императорского флота во второй половине XIX в. никогда не становился предметом отдельного исследования. Нами было обнаружено только две статьи, непосредственно, хотя и частично затрагивающих эту проблему².

² *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»,

Фоном для формирования взглядов русского военно-морского сообщества являлся процесс становления ВМС России, совпавший с техническим переворотом в кораблестроении, вызванным внедрением парового двигателя, брони и нарезной артиллерии и их последующим бурным развитием. 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.

Русская военно-морская история начала становиться точной наукой только в 1860-1870-е гг.³ В начале своего существования она занималась, в основном, эпохой XVIII – начала XIX вв., а также историей войн, ведшихся Россией в рассматриваемое нами время (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)»⁴. Он представляет собой первое исследование, в котором паровая и броненосная эпоха вписана в контекст общей истории русского флота.

Одним из важнейших представителей дореволюционной историографии является профессор Николаевской морской академии Е.И. Аренс, доказывавший в своих работах необходимость для государства иметь военно-морской флот⁵. В его фундаментальном труде «Морская сила и история» указывается, что «морская сила – один из главных факторов мировой истории»⁶. Его дело продолжил П.И. Белавенец, книга которого «Нужен ли нам флот и его значение в истории России» пользовалась

«Туркменец», «Финн»... или как эмир Бухарский и «кочевые тухменцы» строили Доброфлот // Родина. 1996 № 6/7. С. 53 – 56.

³ 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 половины XIX – начала XX в. Автореф. дисс. ...канд. ист. наук. М., 1992. С. 7.

⁴ Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802 – 1902). Сост. С.Ф. Огородниковым. СПб., 1902.

⁵ Аренс Е.И. Роль флота в войну 1877 – 1878 гг. СПб., 1903; Аренс Е.И. Русский флот. Исторический очерк. СПб., 1904.

⁶ Аренс Е.И. Морская сила и история. СПб., 1912. С. 1.

большим успехом среди русской общественности и неоднократно переиздавалась⁷. В своей работе автор отдавал предпочтение разбору технических аспектов, не рассматривая, однако, военно-морские силы как единый организм.

Особняком стоят обзорные труды по истории русского флота, появившиеся на волне общественного интереса к нему, вызванного событиями Русско-японской войны. Эти популярные очерки, как правило, носили поверхностный характер⁸. Из их массы своей добротностью и научностью выделяются исследования капитан-лейтенанта А.Н. Щеглова и старшего лейтенанта Е.Н. Квашнина-Самарина. Первый из них указывал, что военно-морская история «исследует не только самые военные действия, но и общее состояние флота... т.е. судостроение, вооружение, комплектование личного состава, организацию и проч[ее]», из чего и складывается теория «главнейших военно-морских наук» - стратегии и тактики⁹. В свою очередь, в работе Е.Н. Квашнина-Самарина высказываются идеи, созвучные концепции «Sea 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 государства¹⁰.

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 единица¹¹.

⁷ *Белавенец П.И.* Нужен ли флот России? СПб., 1910; *Он же.* «Материалы по истории Российского флота». Л., 1940.

⁸ *Беклемышев Н.Н.* О морской силе России. СПб., 1906; *Риттих А.Ф., Бубнов А.Л.* Россия и ее моря. Краткая история России с морской точки зрения. СПб., 1907

⁹ *Щеглов А.Н.* История военно-морского искусства. Опыт изложения военно-морского искусства с древнейших времен до наших дней. СПб., 1908. С. 1.

¹⁰ *Квашнин-Самарин Е.Н.* Морская идея в русской земле. История допетровской Руси с военно-морской точки зрения. СПб., 1912.

¹¹ *Батюшков.* Корабли «Азов» и «Память Азова». Кронштадт, 1901; *Белавенец П.И.* Лейтенант Зацаренный, герой Русско-Турецкой войны 1877 – 78 годов за освобождение болгар. Исторический очерк ко дню спуска

Одной из особенностей историографии русского флота до 1917 г. было то, что авторами исторических сочинений были исключительно морские офицеры. Следует отметить, в XIX в. ни один из морских историков не рассматривал деятельность Морского министерства по развитию военно-морских сил как единую морскую политику¹².

В течение первых двадцати лет после 1917 г. одной из главных тем, занимавших историков, был разбор действий русского флота в Первой Мировой войне. Среди работ этого типа следует отметить монографию М.А. Петрова¹³. В ней была сделана попытка на основе анализа действий Военного и Морского ведомств и Министерства Иностранных Дел комплексно рассмотреть формирование единой стратегии на протяжении второй половины XIX – начала XX в. Это исследование до сих пор сохранило свое значение как памятник военно-морской мысли.

С.П. Моисееву принадлежит самый ранний советский справочник по корабельному составу Российского Императорского флота¹⁴. В него входит краткий очерк кораблестроения в России в промежуток с 1861 по 1917 гг.¹⁵ Неоднократно переиздававшееся исследование А.П. Шершова¹⁶ 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 монографии Л.Г. Бескровного¹⁷ рассматривается влияние экономики на военное и военно-морское строительство России в XIX столетии. К сожалению, в ней отсутствует целостный взгляд на проводившуюся в стране морскую политику.

минного крейсера «Лейтенант Зацаренный». СПб., 1907; *Петров 12-й А.В.* Корабль «Азов» в Наваринском сражении: к спуску броненосного крейсера «Память Азова». СПб., 1887; *Степанов В.В.* Капитан-лейтенант Баранов. Одесса: Б.и., 1909.

¹² *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.

¹³ *Петров М.А.* Подготовка России к мировой войне на море. М-Л., 1926.

¹⁴ *Моисеев С.П.* Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 г.). М., 1948.

¹⁵ Там же. С. 11 – 21.

¹⁶ *Шершов А.П.* К истории военного кораблестроения. М., 1952.

¹⁷ *Бескровный Л.Г.* Русская армия и флот в XIX в. Военно-экономический потенциал России. М., 1973.

На рубеже 1980-1990-х гг. в советской историографии начинает пробуждаться интерес к сюжетам, ранее не становившимися предметами научного анализа. Примером этой тенденции является монография А.П. Шевырева¹⁸. В ней русский военно-морской флот рассматривается как модель русского общества, что позволило во второй половине 1850 – начале 1860-х гг. использовать его в качестве полигона для апробации программы коренных реформ.

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. Их характерной особенностью стало более тщательное изучение морской политики Российской Империи. Среди них необходимо выделить монографию Р.В. Кондратенко «Морская политика России 80-х годов XIX века» как одну из лучших работ¹⁹. Ее положительными качествами являются цельность и комплексность подхода к исследованию фактов. С другой стороны, ее недостатками являются отсутствие анализа проблемы планирования, почти полное игнорирование военно-экономического и технического факторов, а также отметить недостаточное использование автором периодики и мемуарной литературы.

Еще одной проблемой, привлечшей в последнее время внимание военно-морских историков, стало изучение отдельных аспектов теории крейсерской войны²⁰. Одной из самых последних работ на эту тему является монография В.И. Катаева, в которой делается попытка изучения проблемы соотношения технического и тактического аспектов развития этой доктрины²¹. Кроме того, на волне интереса к указанной теме, появились

¹⁸ Шевырев А.П. Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы. М., 1990.

¹⁹ Кондратенко Р.В. Морская политика России 80-х годов XIX в. СПб., 2006.

²⁰ 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; Кориунов Ю. Л. Таинственная экспедиция в Америку. // Гангут Вып. 23. СПб., 2000. С. 91 – 100.

²¹ Катаев В.И. Крейсерские операции Российского флота. СПб., 2009.

исследования, посвященные биографиям этой доктрины: А.Е. Конкевича²², Л.П. Семечкина²³.

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.²⁴ Другим проявлением этой тенденции стало появление большого количества как монографий, так и отдельных статей, посвященных развитию русского кораблестроения²⁵.

В целом следует отметить, что межвоенные периоды (к которым относятся и рассматриваемый нами), как правило, мало привлекали исследователей: если по истории различных войн было написано немало работ, то мирное время, в течение которого собственно и происходит развитие морской мощи страны, историками флота обычно освещалось редко.

Источниковая база исследования.

Источники, использованные при написании работы, можно разделить на *три группы*: 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

²² 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.

²³ Кондратенко Р.В. Судьба теоретика крейсерской войны. СПб., 2003.

²⁴ 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.

²⁵ Аллилуев 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; Несолёный С.В. Корветы «Витязь» и «Рында». СПб., 2011; Сулига С.В. Эскадренные броненосцы типа «Полтава». М., 2005 и другие.

РФ) и Российском Государственном Архиве Военно-Морского флота (РГА ВМФ).

Публицистические источники, составляющие *первую группу*, представляются нам наиболее важными.

Было рассмотрено значительное число работ, посвященных различным проблемам развития русского флота. Они принадлежат перу людей так или иначе связанных с военно-морским сообществом (как профессиональных моряков, так и штатских лиц).

Особое значение имеют статьи, опубликованные в официальном органе Морского министерства – «Морском Сборнике», отражавшем всю полноту, интересовавшей русские военно-морские круги. Публикации в нем переводных статей свидетельствует о стремлении быть в курсе всех изменений и усовершенствований в военно-морском деле, происходивших в мире.

Другим специализированным печатным органом был журнал «Русское Судостроение». Сфера его интересов включала не только развитие русского торгового флота, но и проблемы, связанные с военно-морскими силами России. В силу того, что указанное издание имело неофициальный характер, многие из публикаций носили публицистический и резко критический характер.

Вопросы развития морской силы интересовали не только узкоспециальные 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 журналах²⁶.

²⁶ *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.

Источником, который также можно отнести к этой группе публицистики, является сборник статей «Поповка. Сборник статей о круглых судах», целиком посвященный полемике вокруг круглых судов²⁷.

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)²⁸; прогнозам эффективности указанной доктрины, в том числе и в случае войны с Англией, рассматривавшейся определенной частью русского общества в качестве основного противника России²⁹.

Среди источников необходимо отметить статью редактора журнала «Морской сборник», подполковника по адмиралтейству Р.В. Зотова³⁰. 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 стратегии³¹.

Большая часть полемической литературы затрагивает вопрос о военно-морских станциях, бывший весьма злободневным для русского флота во второй половине XIX в.³²

²⁷ Поповка. Сборник статей о круглых судах. СПб., 1875.

²⁸ 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 крейсера флотов американского и английского. // Морской Сборник. 1892. № 7. Морская хроника. С. 24 – 30

²⁹ 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.

³⁰ *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.

³¹ *Доценко В.Д., Доценко А.А., Миронов В.Ф.* Военно-морская стратегия России. М., 2005. С. 56.

³² Как пример можно указать статьи: *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 – 4; *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 *Скальковский К.А.* Русская торговля в Тихом океане.

Особым видом публицистики являются неофициальные записки, принадлежащие различным представителям русских военно-морских кругов, свидетельствующие о восприятии их авторами актуальных вопросов развития морской силы России. Бóльшая их часть находится в Государственном Архиве Российской Федерации. Были использованы, прежде всего, личные фонды Александра III³³ и Николая II³⁴, а также Великих князей - Константина Николаевича³⁵, Алексея Александровича³⁶ и Александра Михайловича³⁷. Для написания работы также был привлечен личный фонд графа Н.П. Игнатьева, крупного военного и дипломатического деятеля Российской империи³⁸. В нем были обнаружены документы, имеющие отношение к истории развития военно-морской мысли России. Из других фондов ГА РФ были задействованы «Коллекция рукописей Царскосельского дворца»³⁹ и одна из описей фонда III-го Отделения Его Императорского Величества Канцелярии⁴⁰.

Кроме того, нами были использованы неопубликованные публицистические источники, находящиеся в Российском Государственном Архиве Военно-Морского Флота. Это, прежде всего, документы Инспекторского департамента⁴¹ и Канцелярии Морского министерства⁴². Нами использовалось также собрание документов «Материалы по истории флота (коллекция)»⁴³. 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.

Экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области Восточной Сибири, Кореи, Китая, Японии и Калифорнии. СПб., 1883.

³³ ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1.

³⁴ ГА РФ. Ф. 601. Оп. 1.

³⁵ ГА РФ. Ф. 722. Оп. 1.

³⁶ ГА РФ. Ф. 681. Оп. 1.

³⁷ ГА РФ. Ф. 645. Оп. 1.

³⁸ ГА РФ. Ф. 730. Оп. 1.

³⁹ ГА РФ. Ф. 543. Оп. 1.

⁴⁰ ГА РФ. Ф. 109. Оп. 3. (СА)

⁴¹ РГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 3.

⁴² РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2.

⁴³ РГА ВМФ. Ф. 315. Оп. 1, 2.

В целом, тематика неофициальных записок очень обширна: это и общие соображения о будущем русского флота,⁴⁴ и проекты крейсерской войны⁴⁵ и т.д. Одной из главных особенностей этой группы источников является их анонимность. По большей части, они не опубликованы.

Последнюю группу публицистических произведений составляют сочинения, по истории как русского флота, так и иностранных военно-морских сил⁴⁶.

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 Затворника⁴⁷.

Для реконструкции восприятия военно-морскими кругами сложного и противоречивого процесса восстановления Русского флота после Крымской войны большое значение имеют дневники и мемуары, входящие во *вторую группу* источников. Информация содержащаяся в них, несмотря на тенденциозность изложения, представляется нам уникальной, так как не находит аналогов в официальных документах и публицистике.

Всю использованную мемуарную литературу можно разделить на две неравные группы: воспоминания морских офицеров и мемуары гражданских лиц, так или иначе связанных с военно-морским флотом. В первую очередь необходимо отметить воспоминания высших офицеров Российского

⁴⁴ 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; *Он же*. «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.

⁴⁵ 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. 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 не установленного 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.

⁴⁶ *Беляев А.Т.* Очерк военного судостроения в России в период от 1863 года и до броненосного фрегата крейсера «Владимир Мономах». СПб., 1885; *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; *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.

⁴⁷ Творения иже во святых отца нашего Феофана Затворника. Собрание писем М., 2000. Том. 2. Выпуск 7.

императорского флота⁴⁸. Среди них выделяются записки адмирала И.А. Шестакова. Литературное наследие человека, имевшего высокое положение в бюрократической иерархии страны, представляет большую ценность для изучения сложной эпохи в истории русского флота.

Одним из самых интересных источников личного происхождения являются записки Е.И. Аренса, содержащие в себе описание плавания клипера «Стрелок» в Атлантике накануне и во время Афганского кризиса 1885 г.⁴⁹ В них нашли свое отражение размышления офицеров крейсера о возможности войны с Англией. В работе также были использованы мемуары Н.И. Апостоли, А.К. Де-Ливрона, А.М. Доможирова, С.А. Гунаропуло, дневники Ю.В. Арсеньева⁵⁰.

Особый раздел мемуарной литературы представляют воспоминания чиновников Морского ведомства: директора канцелярии Морского министерства тайного советника К.А. Манна⁵¹ и писателя П.М. Ковалевского, работавшего в Морском министерстве⁵². Оба источника содержат в себе богатый материал по внутренней жизни министерства, характеристики управляющих Морским министерством и т.д.

Особо можно отметить воспоминания А.Н. Крылова, выдающегося русского и советского кораблестроителя⁵³.

⁴⁸ Кузнецов Д.И. Первый Амурский отряд. // Гангут СПб., 2009. Вып. 52. С. 114 - 128; Вып. 53. С. 126 – 143; 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; Цывинский Г.Ф. 50 лет в Императорском флоте. СПб., 2008; Шестаков И.А. Полвека обыкновенной жизни. СПб., 2006.

⁴⁹ 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.

⁵⁰ 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; Арсеньев Ю.В. От Ревеля до Алжира. Из дневника морского офицера. // Русский Вестник. 1882. № 10. С. 828 – 850; Гунаропуло С.А. В Туркменской степи. (Из записок черноморского офицера) // Исторический Вестник. 1900. № 11. С. 563 – 583; 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; Де-Ливрон А.К. Отрывки воспоминаний о плавании на клипере «Стрелок» в 1880-82. СПб., 1913; 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.

⁵¹ 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.

⁵² Ковалевский П.М. Власти предрежащие. В Главном Адмиралтействе. // Русская Старина. 1909. № 1. С. 67 – 89.

⁵³ Крылов А.Н. Мои воспоминания. М., 1963.

Для освещения восприятия военно-морскими кругами сложного процесса развития русских военно-морских сил были использованы и воспоминания лиц, не состоявших по Морскому ведомству, но связанных с ним тем или иным образом. Несомненно, наиболее ценным из сочинений такого рода являются очерки публициста, путешественника и искусствоведа А.В. Вышеславцева⁵⁴. В качестве корабельного врача, он принял участие в одном из первых кругосветных переходов возрождающегося русского флота. Его заметки дополняются воспоминаниями В.В. Крестовского, писателя и литературного критика, служившего в 1880-1881 г. секретарем при начальнике эскадры Тихого океана⁵⁵. Они содержат сравнительную оценку бухт и заливов русского тихоокеанского побережья как потенциальных мест для будущего дальневосточного порта России.

Определенный пласт источников этого рода составляют описания русского северного побережья⁵⁶.

Особняком в ряду этих работ стоят воспоминания А.Я. Максимова⁵⁷. Они содержат ценные сведения, позволяющие судить, как организовывались типовые плавания наших кораблей крейсерского класса в Тихий океан.

Особую подгруппу источников личного происхождения составляет переписка. Нами было использовано обширное эпистолярное наследие обер-прокурора Святейшего Синода К.П. Победоносцева⁵⁸. В его переписке с императором Александром III нашли отражение некоторые вопросы развития

⁵⁴ Очерки пером и карандашом из кругосветного плавания в 1857, 1859, 1859 и 1860 годах А. Вышеславцева СПб., 1862.

⁵⁵ *Крестовский В.* Посыет, Суйфун и Ольга. // Русский Вестник. 1883. № 1. С. 90 – 137.

⁵⁶ *Львов Е.* По Студеному морю. Поездка на Север. М., 1895; 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; *Слезкинский А.Г.* Поездка на Мурман. (Путевые заметки) // Исторический Вестник. 1898. № 3. С. 981 – 1020; № 4. С. 152 – 191; *Случевский К.К.* Поездки по Северу России в 1885 – 1886 годах. М., 2009; *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

⁵⁷ Вокруг света. Плавание корвета «Аскольд». Из записок Максимова. От Кронштадта до Бангкока. СПб, [1875].

⁵⁸ Письма Победоносцева к Александру III. В 2-х томах. М., 1925; Победоносцев и его корреспонденты. Письма и записки. Том 1. Полутом 2. М-Пг., 1923; Письма Победоносцева к Александру III. В 2-х томах. М., 1925.

русского флота. Одним из самых значимых источников этого плана является переписка лейтенанта П.А. Вырубова со своим отцом⁵⁹.

Третью группу составляют официальные источники. Она распадается на две подгруппы: официальные обзоры, и рапорты командиров эскадр и отдельных кораблей. К первой следует отнести, прежде всего, «Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования Государя Императора Александра Николаевича 1855 – 1880»⁶⁰. В нем нашли свое отражение все основные тенденции развития русского флота в переходный период. Несмотря на официозность, в нем представлена объективная оценка положения русских военно-морских сил в указанный период. Затем необходимо отметить «Обзор деятельности Морского ведомства за царствование Государя Императора Александра III. 1881 – 1894 гг.»⁶¹. К этой части официальных источников примыкает также «Обзор заграничных плаваний судов Русского военного флота. 1850-1866»⁶². Он представляет собой детальное описание дальних плаваний русских кораблей крейсерского класса в первый период переходной эпохи.

Самым многочисленным разделом официальной документации, использованной при написании работы, являются рапорты командиров соединений и отдельных кораблей. 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. Они публиковались в особых разделах журнала

⁵⁹ *Вырубов П.А.* На броненосце «Князь Суворов». Десять лет из жизни русского моряка, погибшего в Цусимском бою. СПб., 2010.

⁶⁰ Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования Государя Императора Александра Николаевича. 1855 – 1880. Часть 1. СПб., 1880.

⁶¹ Обзор деятельности Морского ведомства за царствование Государя Императора Александра III. 1881 – 1894 гг. СПб., 1901 г.

⁶² Обзор заграничных плаваний судов Русского военного флота. 1850 – 1866. Том 1. СПб., б.г.

«Морской Сборник», как правило, в виде особых выдержек. Полные варианты сохранились в РГА ВМФ⁶³.

Цель и задачи исследования.

Основной целью работы является анализ восприятия активной частью военно-морских кругов наиболее актуальных проблем, связанных с развитием русского флота во второй половине XIX в. Это была эпоха активных споров о будущем флота, когда все становилось предметом активного обсуждения: от глобальных проблем до небольших деталей. Наиболее важными вопросами были: во-первых, формирование класса броненосцев и влияние на их эволюцию появления боевых кораблей нового типа, миноносцев, и, во-вторых, разработка концепции крейсерской войны.

Броненосные корабли с момента их появления и на протяжении следующих ста лет (середина XIX – середина XX в.) являлись основной ударной силой. Так, лейтенант А.В. Шталь называл их «главным боевым элементом флота»⁶⁴. Кроме того, этот класс боевых судов «не только обеспечивал оборону морских берегов, но и позволял вести активную внешнюю политику»⁶⁵. Необходимо отметить, что это положение не смогло поколебать даже появление нового фактора в военно-морском деле – самодвижущейся мины, что привело к дальнейшему усложнению «науки и практики морского дела»⁶⁶. Кроме того, необходимо учитывать, что на всем протяжении данного периода броненосцы оставались одним из самых сложных, дорогостоящих и долгостроящихся. Тем самым, именно в них 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. представляло будущее развитие броненосного флота России и оказали ли

⁶³ См., напр.: 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.

⁶⁴ Шталь А.В. Вопросы морской стратегии. // Морской Сборник. 1897. № 11. С. 16.

⁶⁵ Бескровный Л.Г. Русская армия и флот в XIX веке. Военно-экономические потенциал России. М., 1973. С. 522.

⁶⁶ Об изменениях в науке и практике морского дела. (Речь, прочитанная адмиралом С.И. Зеленым на акте Николаевской Морской академии). // Морской Сборник. 1877. № 3. С. 29.

какое-нибудь определенное влияние на этот процесс идеи сторонников развития минного флота.

Вторая проблема, теория крейсерской войны, в рассматриваемый период времени являлась одной из магистральных концепций развития морской силы. Это нашло свое выражение в том, что полемика вокруг дальнейшего развития указанной доктрины включала многие актуальные дискуссионные темы. В связи с этим, по нашему мнению, необходимо разобрать, какое значение предавалось ей на всем протяжении указанного времени русскими военно-морскими кругами

Третья проблема - это роль широких общественных кругов в формировании морской политики России. Нам было необходимо выяснить, насколько она было серьезной оказывала ли 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 интересовались делами флота, высказывали свои взгляды на данную тему и влияли на настроение военно-морских кругов.

Новизна исследования. Научная новизна работы 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.

Методологическая основа исследования. При написании работы были использованы как общенаучные, так и специальные исторические

методы. В основу положен принцип историзма, который предполагает рассмотрение любого исторического явления в процессе его развития. Принцип объективности предполагает непредвзятый подход к рассматриваемым источникам и анализ всех событий в контексте исторической обстановки. В процессе исследования также использовался системный подход, который дает возможность представить взгляды русских военно-морских кругов по проблеме дальнейшего развития русского военно-морского флота в качестве целостной системы взаимосвязанных элементов, объединенных общими основополагающими принципами. В качестве специальных исторических методов применялись проблемно-хронологический и сравнительно-исторический методы.

Практическая значимость исследования.

Собранный в процессе написания работы материал, также как и выводы исследования могут быть использованы при решении различных задач, в т.ч. научных и прикладных, а равно и при изучении различных аспектов, связанных с историей становления Военно-Морского Флота России.

Положения, выносимые на защиту:

1) Хотя первые элементы морской политики появились еще в XVIII столетии, только с начала второй половины XIX в. можно говорить о ее целенаправленном формировании и выделении ее из общегосударственной.

2) Во второй половине XIX в. в России на фоне эволюции броненосцев произошло принципиальное изменение отношения военно-морских кругов к этому типу кораблей. Изначально доминировала установка на постройку судов, предназначенных исключительно для береговой обороны, однако позднее – с 1881 г. – победила точка зрения о необходимости строительства полноценных мореходных эскадренных броненосцев.

3) 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 потребовал особых баз. В результате как технического прогресса, так и постоянного усовершенствования доктрины русские корабли крейсерского класса своим собственным присутствием в мировом океане смогли оказывать влияние на расстановку сил на международной арене.

4) Появление на рубеже 1870-1880-х гг. минного оружия различных систем (прежде всего, шестовых и самодвижущихся мин) и его носителей, 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 создания особого типа кораблей – истребителей миноносок), так и пассивных (создание особой конструктивной противоторпедной защиты и введение противоторпедных сетей).

5) Широкие круги русского общества практически не обращали внимания на флот, воспринимая его только как некое экзотическое явление. Это пренебрежение военно-морской силой привело их к неправильному восприятию не только общих тенденций развития военно-морских сил России, но и частных случаев в военно-морской истории.

Апробация работы.

Отдельные положения исследования нашли отражение в шести публикациях, три из которых осуществлены в изданиях, одобренных ВАК, и

в двух докладах: один на конференции «Мультикультурная и многонациональная Россия: Материалы III Международной междисциплинарной конференции, посвященной памяти проф. Т.В. Батаевой» (РУДН, 27 ноября 2010 г.), другой – на Ключевских чтениях (МПГУ, 9 ноября 2012 г.).

СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Работа состоит из введения, четырех глав, заключения, списка источников, списка литературы и двух приложений.

Введение включает в себя обоснование актуальности и хронологических рамок, объяснение целей и задач исследования, а также обзор историографии и источников.

Глава 1 **«Создание оборонительного флота (1856-1881). Оценка его военно-морскими кругами России и за рубежом»** содержит анализ восприятия военно-морскими кругами России процесса становления русского броненосного и парового флота.

Первый параграф первой главы посвящен анализу реакции русских военно-морских кругов на появление кораблей нового типа – броненосцев. Делается вывод, что, несмотря на появление первых удачных вариантов броненосцев во Франции («Глуар») и Англии («Уорриор» и «Блэк Принс») и начала их массового строительства, многие представители военно-морских кругов отнеслись к ним настороженно. Только к началу 1860-х гг. новые боевые корабли смогли занять устойчивое положение: это произошло, в частности, благодаря событиям Гражданской войны в Америке, особенно первому дню сражения на Хэмптон-роудз в 1862 г.

Во *втором параграфе* рассматривается то, как русские морские офицеры и близкие к ним круги оценивали становление русского броненосного флота в первое десятилетие его существования. Необходимо отметить, что этот период был сложным всего общемирового кораблестроения. Выражая мнение современников, 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»⁶⁷. Морское министерство России оказалось в сложном положении: с одной стороны, оно понимало необходимость кардинальных изменений, с другой стороны – требовалось учитывать финансовые трудности России и отсталость ее промышленности. Все это послужило основанием для выжидательной позиции Морского ведомства, вызывавшей негативную реакцию некоторых представителей военно-морских кругов. Однако, как показал дальнейший ход истории, подобная тактика позволила Морскому министерству выбрать лучший тип броненосного корабля, практически не повторяя чужих ошибок. На первых порах пришлось ограничиться заграничными заказами и посылкой своих инженеров за рубеж для изучения новых технологий. Благодаря этому удалось перейти к строительству броненосцев силами отечественной промышленности. Параллельно с этим процессом в русских военно-морских кругах разворачивалась дискуссия о боевом значении нового типа корабля.

Необходимо отметить, что международная обстановка вынуждала Морское ведомство России сосредотачиваться на создании оборонительного флота на Балтийском море. Как отмечалось современниками, подобная морская политика была оправдана. К началу 1870-х гг. было официально объявлено, что создание оборонительного флота на Балтике можно считать завершенным.

Третий параграф посвящен обзору дискуссии о качествах, необходимых для обеспечения боеспособности броненосцев, развернувшейся среди русской военно-морской общественности. Одной из центральных проблем, вызвавших большую полемику, был вопрос о наиболее

⁶⁷ Манн К.А. Предисловие // Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича, 1855-1880. Ч. 1. СПб., 1880. С. XI.

рациональном расположении артиллерийских башен броненосного корабля: побортно на батарейной палубе или в бронированном каземате, или в блиндированной башне. Согласно мнению большинства представителей военно-морского сообщества, именно последний способ, как наиболее передовой, был избран основным.

В последнем (*четвертом*) параграфе первой главы содержится оценка броненосного судостроения 1870-х гг. К этому времени необходимость введения нового класса кораблей не оспаривалась морскими офицерами России. Одной из магистральных тем полемики стало обсуждение качеств круглых броненосцев вице-адмирала А.А. Попова. Эта дискуссия затронула не только узкий круг специалистов, но также и широкие слои русского общества. Однако широкая общественность слабо представляла себе действительные перспективы развития морской силы, поскольку, как отмечал капитан-лейтенант Н.М. Баранов, вопрос о флоте в то время стоял особняком и оставался темным для широких кругов⁶⁸. Учитывая это, большая часть критики в отношении «поповок», исходившая от этой части общества, имела ценность исключительно как доказательство впервые проявившегося интереса к вопросам развития флота.

Вторая глава **«Русский броненосный флот 1880 – начала 1890-х гг. глазами военно-морских кругов России: океанский флот вместо оборонительного»** посвящена восприятию военно-морской общественности развития русского броненосного флота в последней трети XIX в.

Первый параграф второй главы освещает ситуацию, сложившуюся в Российском Императорском флоте на рубеже 1870-1880-х гг. В это время среди военно-морских кругов остро стоял вопрос о дальнейшей судьбе русской морской силы. Некоторые из представителей военно-морского сообщества считали, что русский флот проявил недостаточную активность в войне с Турцией 1877-1878 гг., связывая это с ошибочным направлением

⁶⁸ ГА РФ. Ф. 677. Оп. 1. Д. 425. Л. 2об.

военно-морского строительства в предыдущие десятилетия. Подобные настроения оказали влияние на общее развитие морской политики в России. Более того, их поддерживал и цесаревич Великий князь Александр Александрович. Естественно, что после своего восшествия на престол он обратил свое внимание на разработку нового вектора развития военно-морских сил России.

Официальным выражением этих тенденций стал созыв 21 августа 1881 г. Особого Совещания, которое должно было выработать новые направления развития русского флота. Это событие стало эпохальным для русской морской истории: тезисы Совещания определили все дальнейшее развитие Российского Императорского флота до начала Русско-японской войны. Именно в это время произошло коренное изменение направления морского строительства России: вместо боевых кораблей, предназначенных исключительно для береговой обороны, акцент был сделан на полноценных мореходных броненосцах.

Во *втором параграфе* дается оценка того, как русские военно-морские круги оценивали реализацию программы 1882 г. (первой большой программы, принятой для развития русских военно-морских сил) в плане строительства броненосного флота.

Одним из основных направлений новой морской политики России стало воссоздание Черноморского флота, продиктованное насущной необходимостью. Император Александр III был заинтересован в создании мощных военно-морских сил на Черном море: будучи наследником, он принимал участие в Русско-Турецкой войне 1877-1878 гг. и лично убедился в том, что Россия может много потерять, если оставит без внимания южное направление морского строительства. Многие современники положительно оценивали подобное изменение морской политики. По нашему мнению, основным стимулом восстановления русского морского присутствия на Черном море являлся риск прохода через черноморские проливы флота, враждебного России, и повторения ситуации Крымской войны.

Одновременно с этим Адмиралтейству потребовалось усиление Балтийского флота в виду появления нового потенциального противника на этом театре военных действий – Германии.

Следующий, *третий параграф* содержит описание дискуссии о путях эволюции морской силы в 1880-х гг. Ее суть заключалась в соперничестве двух точек зрения на развитие флота: первой, принадлежащей так называемой «Молодой школе», стоявшей за приоритетное развитие кораблей - носителей самодвижущихся мин⁶⁹, и второй, объединявшей сторонников приоритетного строительства броненосцев. Как показал дальнейший ход событий, прогнозы обеих группировок военно-морских кругов в полном объеме не оправдались. С одной стороны, миноносцы так и не смогли полностью ликвидировать господство броненосцев, с другой – последние должны были смириться с появлением нового класса судов. Неустойчивое равновесие, установившееся между соперничающими концепциями, просуществовало вплоть до начала XX в. Это было вызвано как недостаточным боевым опытом использования торпеды (за всю вторую половину XIX в. были только единичные случаи использования самодвижущейся мины), так и постепенным совершенствованием активных (противоминная артиллерия и появление нового класса кораблей, предназначенного для борьбы с миноносцами) и пассивных (боны, противоторпедные сети, конструктивная противоторпедная защита) средств обороны броненосных кораблей.

В дальнейшем боевой опыт показал, что в состав военно-морских сил должны входить представители обоих классов кораблей.

В третьей главе **«Эволюция концепции крейсерской войны в 1856-1881 гг. в восприятии военно-морских кругов России»** рассматривается становление доктрины крейсерской войны в начале второй половины XIX в.

⁶⁹ Самодвижущаяся мина – так во второй половине XIX – начала XX в. называли торпеду.

Ее *первый параграф* посвящен зарождению идеи крейсерской войны в сознании военно-морских кругов России и характеристике современниками первых крейсеров русского флота.

За первое десятилетие, прошедшее с момента окончания Крымской войны 1853-1856 гг., для военно-морских сил России на основе как отечественного, так и зарубежного опыта были разработаны крейсера (винтовые фрегаты, корветы и клипера), ни в чем не уступавшие зарубежным аналогам. Пригодность концепции крейсерской войны, как эффективного средства, предназначенного для решения политических вопросов, была продемонстрирована Американской экспедицией 1863 г. и действиями рейдеров Конфедерации Южных Штатов Америки. Иллюстрацией влияния, которое оказала Гражданская война в Америке на становление данной теории, указывает то, что «имя *Alabama* [название наиболее результативного рейдера Конфедерации Южных Штатов – В.Б.], благодаря славе своей сделалось синонимом слова *крейсер*, в более широком однако же смысле, а именно как *гроза коммерческих судов*»⁷⁰.

Во *втором параграфе* описывается дальнейшее формирование доктрины крейсерской войны на рубеже 1860-1870-х гг. С появлением броненосцев многие винтовые крейсера перестали соответствовать своему назначению. Прежде всего, это коснулось винтовых фрегатов. В связи с этим начинает формироваться класс т.н. настоящих крейсеров.

Для этого периода характерен поиск наиболее оптимальной концепции использования крейсеров, результатом чего стало зарождение дискуссии о необходимости военно-морских станций или опорных пунктов для обеспечения действий крейсеров. С точки зрения военно-морских кругов, одним из самых подходящих для этой цели мест являлось русское дальневосточное побережье.

⁷⁰ Испытания корвета *Volage*. // Морской Сборник. 1870. № 1. Броненосное и современное судостроение. С. 73.

В *третьем параграфе* прослеживается эволюция идеи крейсерской войны в России на фоне развития Восточного кризиса 1875 – 1878 гг.

В этот промежуток времени, особенно в преддверии возможной войны с Англией, широкие общественные круги России, в том числе и офицеры военно-морского флота, уделяли много внимания разработке проектов нейтрализации превосходства Великобритании на море, в том числе и с помощью действия крейсеров на английских коммуникациях. Большой интерес представляет тот факт, что некоторые действия русского правительства в условиях возможной войны с Британией (такие, как посылка группы русских офицеров в Америку для закупки кораблей, пригодных для крейсерских действий, и создание особой организации – «Добровольного флота» – предназначенной как для коммерческих операций, так и для крейсерской войны) совпали с тезисами, изложенными в отдельных публицистических записках, посвященных действиям против Англии в случае войны.

В четвертой главе (**«Развитие теории крейсерской войны в 1880-х – середине 1890-х гг. в представлении военно-морских кругов»**) анализируется восприятие основных проблем развития кораблей крейсерского класса в указанный период.

В *первом параграфе* рассматривается развитие кораблей крейсерского класса русского флота в последней трети XIX в. Одним из главных событий в этой сфере военно-морской мысли стала разработка русскими кораблестроителями совершенного нового типа крейсера – броненосного. Линия развития этих боевых судов привела к началу 1890-х гг. к разработке наиболее совершенных образцов истребителей торговли, созданных в рамках русского крейсеростроения. Приоритет России в этой области подтверждался свидетельствами как отечественных, так и зарубежных военно-морских кругов. Представляется интересным тот факт, что все попытки Великобритании, основного потенциального противника России во второй половине XIX – начале XX в., создать свой аналог русским крейсерам

указанного типа на протяжении длительного времени оказывались неудачными.

Второй параграф посвящен развитию теории крейсерской войны в 1880-х – середине 1890-х гг. В этот период в военно-морских кругах, как русских, так и зарубежных, рассматривалось много различных концепций использования крейсеров. Одним из вариантов была идея применения для операций на коммуникациях пассажирских или транспортных пакетботов, построенных согласно специальным требованиям морского ведомства. Как правило, эти корабли оставались, прежде всего, коммерческими судами, хотя и адаптированными для военных целей. Другим вариантом этой доктрины было использование военных кораблей, специально построенных для действий на коммуникациях. Одним из наиболее интересных представителей этого направления был вице-адмирал Н.М. Чихачев, предлагавший создать тип идеального крейсера.

Следующие два параграфа, *третий и четвертый*, посвящены одному из самых важных вопросов крейсерской войны – проблеме опорных пунктов для крейсерских действий. *Третий параграф* затрагивает вопрос о военно-морских станциях в отечественных водах. Можно констатировать, что в сознании большей части военно-морских кругов сложилось убеждение, что Россия имела для ведения крейсерской войны два потенциально возможных опорных пункта: Владивосток на Дальнем Востоке и одна из бухт на Мурманском побережье. По мнению современников, оба эти места были идеальными для базирования крейсеров. Однако, при всей заманчивости идеи использования отечественного побережья в качестве опорного пункта для действия крейсеров, приходится признать, что оба варианта имели и свои недостатки, главным из которых была слаборазвитая инфраструктура.

В *четвертом параграфе* рассматривается использование портов дружественных стран или приобретение каким-либо образом чужой территории под угольный склад, как один из вариантов решения указанной проблемы. Согласно имеющимся в нашем распоряжении материалам

наибольшие надежды в этом отношении связывались с дружественными отношениями России и США. Существовал также вариант использования в качестве баз испанских или португальских колоний, а также портов побережья Южной Америки. Однако, попытка опоры на иностранные порты была достаточно рискованной в связи с невозможностью прогнозировать политику этих стран в случае войны.

Возможность покупки участка у какой-либо иностранной державы для создания базы крейсеров также оценивалась неоднозначно. Среди военно-морских кругов не существовало единого мнения относительно возможности приобретения ничейного острова или иного клочка земли для угольного склада. Одни, как адмирал Г.Ф. Цывинский, относились к этой идее скептически, поскольку считали, что подобного места на планете уже не существовало⁷¹. Выразителем противоположной точки зрения можно считать публициста К.А. Скальковского, указывавшего, что в океане существует достаточно мест, которые можно использовать для вооружения крейсеров, рандеву с транспортом со снабжением, а также в качестве секретных баз⁷².

Кроме всего, среди военно-морской кругов существовали определенные сомнения в самой необходимости устраивать опорные пункты. Некоторые их представители считали, что подобные пункты «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»⁷³.

Эти сомнения подкреплялись опасениями, что русские правящие круги, в силу недостатка твердости, не смогут отстоять от посягательств других держав территорию, избранную для военно-морского опорного пункта, о чем свидетельствовал печальный опыт Цусимского инцидента 1860 г.⁷⁴

⁷¹ Цывинский Г.Ф. Пятьдесят лет в Российском Императорском флоте. СПб., 2008. С. 28 и далее.

⁷² Скальковский К.А. Внешняя политика России и положении иностранных держав. СПб., 1897. С. 104.

⁷³ Бурун А. Наш флот. // Русский Вестник. 1896. № 3. С. 204.

⁷⁴ Цусимский инцидент 1860 г. связан с неудачной попыткой России создать свою военно-морскую базу на о. Цусима.

Учитывая подобные настроения, не должно вызывать удивления то обстоятельство, что имели место попытки найти альтернативы военно-морским станциям. Одной из них могло стать внедрение более экономичного, чем уголь, топлива – нефти; другой – решение проблемы автономности при помощи увеличения размеров корабля; третьей – использование парусного рангоута.

Заключительный параграф, *пятый*, посвящен одному из эпизодов Афганского кризиса 1885 г.⁷⁵ Речь идет о действиях клипера «Стрелок» во время осложнений с Англией, которые могли бы помочь смоделировать развитие событий в случае реального начала боевых действий. Некоторые из современников событий считали, что этот конфликт имел особое значение для развития теории крейсерских действий. Так, капитан-лейтенант А.Е. Конкевич прямо указывал, что этот кризис являлся моментом, оправдавшим расчеты на крейсерскую войну⁷⁶. Необходимо отметить, что одним из непосредственных откликов на события 1885 г. стало появление литературного произведения «Крейсер “Русская Надежда”» – первой части трилогии А.Е. Конкевича, посвященной пропаганде развития русских морских сил.

Другой темой, затронутой в указанном параграфе, является развитие теории крейсерской войны на рубеже 1880-1890-х гг., нашедшее свое отражение в сочинениях многих морских офицеров и общественных деятелей: вице-адмирала Н.Н. Ломена, капитан-лейтенанта А.Е. Конкевича, публициста К.А. Скальковского, писателя и путешественника А.Я. Максимова и др. На основании этого материала был сделан вывод, что в последней трети XIX в. концепция крейсерской войны по-прежнему рассматривалась отдельными представителями русских военно-морских кругов как эффективное сдерживающее средство против Великобритании.

⁷⁵ 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).

⁷⁶ *Беломор А.Е.* Из Русско-японской войны. (Крейсерская деятельность). СПб., 1907. С. 7.

Заключение содержит в себе итоги работы. В истории Российского Императорского флота вторая половина XIX в. была временем бурной полемики среди представителей военно-морских кругов о будущем развитии военно-морских сил России. Одной из особенностей этой дискуссии был широкий охват тем.

Основываясь на рассмотренных источниках, можно сказать, что, по мнению бóльшей части военно-морских кругов, Морское министерство России за сорок лет, прошедших после неудачной Крымской войны, несмотря на некоторые огрехи, смогло создать вполне боеспособные военно-морские силы, состоявших из кораблей, находившихся на уровне самых современных образцов своего класса. Можно утверждать, что руководство Российского Императорского флота смогло оперативно реагировать на изменения в мировом кораблестроении. Особенно рельефно это было продемонстрировано в т.н. «переходный период» развития русского флота (1856 – 1881 гг.), когда морское ведомство дважды было вынуждено принимать срочные меры для ликвидации отставания от ведущих морских держав.

Активное обсуждение вопросов морской тактики военно-морскими кругами способствовало достижению определенных успехов. Например, именно в России, одной из первых, стали разрабатываться принципы использования минных судов. Кроме того, необходимо отметить и вклад русской военно-морской мысли в концепцию крейсерской войны. Начиная со второй половины 1850-х гг., эта доктрина рассматривалась определенными кругами русского флота как эффективный политический инструмент сдерживания. В связи с этим, многие частные проблемы, затрагивавшие указанную концепцию, активно обсуждались военно-морским сообществом.

При анализе источниковой базы становится очевидным, что военно-морские круги России не оставались в стороне от дискуссий, разгоравшихся в Европе и Америке вокруг тех или иных качеств различных типов кораблей. Эта тенденция нашла свое отражение в «Морском Сборнике» - в появлении

большого количества переводных работ (как в виде целых статей, так и ряда извлечений).

Что касается критики русского Морведа широкими общественными слоями, то, как показало изучение источников и литературы, ее большая часть оказалась основанной на непроверенной информации и недостоверных слухах. Наиболее характерными примерами некомпетентности русского общества в отношении его оценки Российского Императорского флота является полемика вокруг круглых судов вице-адмирала А.А. Попова и реакция на трагедию броненосца «Гангут» в 1897 г.

Основные положения диссертации отражены в следующих публикациях:

1. *Болтрукевич В.А.* Несколько фактов из истории Российского Императорского флота: восстановление авторитета ВМС России после Цусимы. // Сборник студенческих научных работ. М., 2008. С. 95 – 104.
2. *Болтрукевич В.А.* Таран как попытка альтернативы артиллерийскому вооружению. // Мультикультурная и многонациональная Россия. Материалы III Международной междисциплинарной конференции, посвященной памяти заслуженного деятеля науки, почетного профессора РУДН, академика МАН ВШ Тамары Васильевны Батаевой. Ч. 1. Актуальные проблемы отечественной истории и исторической науки: 2-я половина XIX – начало XXI века. Москва, 27 ноября 2010. М., 2010. С. 153 – 169.
3. *Болтрукевич В.А.* Обсуждение стратегии крейсерской войны в военно-морских кругах России в 1850-1870-е гг. // Вестник ПСТГУ. Серия: История. 2011. № 1 (38). С. 49 – 59.

4. ***Болтрукевич В.А.* Поповки, проклятые или прбклятые? Круглые суда и их оценка современниками. // Родина. 2011. № 12. С. 92 – 94.**
5. *Болтрукевич В.А.* Развитие идеи крейсерской войны во время Восточного кризиса 1875-1878 гг. // Ключевские чтения – 2012. Российская государственность и освободительные войны. Том 1. Материалы Всероссийской научной конференции. Сборник научных трудов. М., 2013. С. 279-281.
6. ***Болтрукевич В.А.* В поисках второго Севастополя. Проблема обеспечения крейсерской войны во второй половине XIX века. // Родина. 2014 № 6. С. 64 – 67.**