

М.А. Петров

ОБЗОР ГЛАВНЕЙШИХ КАМПАНИЙ И СРАЖЕНИЙ ПАРОВОГО ФЛОТА



• ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА •

Военно-историческая библиотека (Вече)

Михаил Петров

**Обзор главнейших кампаний
и сражений парового флота**

«ВЕЧЕ»

1927

УДК 94
ББК 63.3(0)5

Петров М. А.

Обзор главнейших кампаний и сражений парового флота /
М. А. Петров — «ВЕЧЕ», 1927 — (Военно-историческая
библиотека (Вече))

ISBN 978-5-4484-5292-5

Книга видного военно-морского теоретика, профессора Военно-морской академии им. М. В. Фрунзе посвящена истории флота и развитию военно-морского искусства в эпоху пара и охватывает период от Восточной (Крымской) войны 1853—1856 гг. до Первой мировой войны включительно. В работе содержится детальное описание театров военных действий, состава сил противоборствующих сторон, хода морских операций и сражений, дается их анализ и стратегический разбор. Книга представляет несомненный интерес для всех, кто интересуется историей военно-морского флота. При подготовке нового издания работы М. А. Петрова «Обзор главнейших кампаний и сражений парового флота» (первое издание — Л., 1927) были исправлены замеченные ошибки и опечатки, унифицировано написание названий иностранных боевых кораблей, а также осовременены некоторые наиболее устаревшие транскрипции географических названий.

УДК 94
ББК 63.3(0)5

ISBN 978-5-4484-5292-5

© Петров М. А., 1927
© ВЕЧЕ, 1927

Содержание

От составителя	6
Часть I. Первые войны парового флота	10
Глава 1. Морские силы в эпоху начала парового флота	10
Глава 2. Крымская война (1853–1856)	14
Глава 3. Северо-Американская междоусобная война 1861– 1865 гг.[11]	41
Конец ознакомительного фрагмента.	42

Михаил Петров
Обзор главнейших кампаний
и сражений парового флота

© ООО «Издательство «Вече», 2025

* * *

От составителя

Летом прошлого 1926 г. Учебным Отделом Штаба РККФ мне было поручено составить в срочном порядке пособие для В.-Морского Училища им. тов. Фрунзе по предмету «История флота и военно-морского искусства» в паровую эпоху.

Потребность в таком пособии ощущалась давно, а теперь стала неотложной ввиду того, что изданные в свое время Морским корпусом записки (Курс истории военно-морского искусства Н. Клада, изд. 1896 г. и курс А. Щеглова – 1908 г.), во-первых, явно устарели, т. к. в них не вошли последние войны, а во-вторых, – стали библиографической редкостью.

Однако настоящий момент является чрезвычайно неблагоприятным для составления такого пособия, так как:

1) сам предмет не вполне оформлен, и задания к нему не установлены с достаточной ясностью:

2) соединение в один предмет «истории флота» и «истории военно-морского искусства», с нашей точки зрения вполне назревшее, находится в некотором противоречии с предыдущим курсом военно-морской исторической науки, где их разделение проводилось вполне четко. Это требует новых предпосылок, каковые к данному моменту еще не сложены.

Поэтому, учитывая необходимость в кратчайшее время составить настоящий труд, я смотрел на него как на первую, за долгий срок, попытку дать хотя бы материал для построения в последующем процессе учебной практики училища соответственного курса.

Метод, которым я воспользовался при составлении настоящего труда, заключается в том, что основная нить изложения ведется по этапам истории русского флота, кампании которого представлены в их исторической преемственности. Наиболее же выдающиеся события военной истории иностранных флотов изложены в виде отдельных монографий, и в той мере, в какой ими обрисованы типичные моменты эволюция военно-морского искусства.

Историю русского флота я положил в основание потому, что: 1) его опыт ближе и понятнее нам и составляет предпосылки к нашим современным суждениям, 2) опыт этот, преимущественно, нашел себе приложение на тех же театрах, где готовится и Красный флот, 3) он достаточно богат содержанием, и на нем удобно проследить эволюцию флота в связи с историей государства в целом.

Моя цель была бы достигнута, если бы у читателей, в результате ознакомления с Крымской, Русско-турецкой, Русско-японской и Мировой войнами на море сложилось бы представление об эволюции идей строительства, подготовки и боевого использования русской морской силы, соответственно характеризующих основные моменты военно-морского искусства в течение эпохи парового флота.

Мне пришлось придерживаться хронологической последовательности событий, хотя, подчас, это шло в ущерб изложению, т. к. течение истории русского флота перебивается монографиями из истории иностранных флотов, к исследованию которых я подошел с другой точки зрения. Равным образом, я выдвинул некоторые моменты, которые оставались в тени у предшествовавших программ истории флота и военно-морского искусства.

Это обязывает меня дать в предисловии некоторые объяснения по существу важнейших отделов книги.

Сообразно принятому плану в 1-й части, охватывающей период от середины XIX века и до Русско-японской войны, основными главами являются «Восточная война» (глава 2) и «Русский флот в Русско-турецкую войну 1877–1878 гг.» (глава 5), при изложении которых затрагиваются данные, выходящие за пределы военно-морского искусства в узком смысле этого понятия, с целью установления связи между ролью флота и общей историей России и выявления предпосылок к дальнейшей эволюции русского флота. Связь эту я беру не во всем ее содержа-

нии, а преимущественно по линии внешней политики России, по линии морских проблем ее, теснейшим образом сочетающихся с основными заданиями морской силе.

Прочие главы этой части, трактующие о войнах, в которых Россия не участвовала, составлены, как сказано, в виде монографий, с уклоном показать их значение в общей эволюции военно-морского искусства. Американская междоусобная война (гл. 3) мной изложена вполне схематически, т. к. я считаю, что подробное изложение этой войны (что имело место в старых пособиях) слишком загромодило бы содержание, и без того обширное, настоящей книги, пожалуй, в ущерб другим моментам, более важным.

Сама по себе 1-я часть носит вводный характер к двум другим частям, трактующим о войнах, близких к современности – Русско-японской и Мировой.

Часть 2-я (Русско-японская война) является общим стратегическим очерком морской кампании этой войны. О сухопутных операциях я говорю вскользь, фиксируя внимание, во-первых, на общих причинах русского поражения на море, а во-вторых, – на тактической стороне двух больших сражений этой войны – «Бой 28 июля» и, в особенности, на «Цусиме».

Часть 3-я – «Мировая война» является центральной частью книги. Несмотря на то, что она занимает более половины ее, изложение ее носит характер почти конспективный. Составляя эту часть, я учитывал, что изучение опыта Мировой войны является в данный момент краеугольным камнем для всех основных дисциплин военно-морского дела (тактики, стратегии, организации) и что там отдельные стороны ее будут исследованы с необходимой подробностью. Моей заботой было – дать картину общего хода Мировой войны, остановившись, с одной стороны, на отдельных ее операциях на море, особенно интересных с точки зрения военно-морского искусства, а с другой – на действиях русского флота. Вместе с тем, было необходимо, хотя и в минимальных размерах, дать обзор операций на сухопутных фронтах и сделать отступления от основной темы в сторону общих предпосылок к войне, чтобы у читателя, мало знакомого с историей последней и изучающего только действия на море, не сложилось бы одностороннего представления о всей войне, в ее целом.

Я стремился здесь, как и в предыдущих частях, центр тяжести перенести на операции русского флота, которым посвящены последние главы. К сожалению, в полной мере этого сделать не удалось, т. к. до сих пор не составлено описания военных действий на русских морских театрах, а той архивной работы, которую мне лично пришлось проделать, явно недостаточно, чтобы исчерпывающе осветить этот, нас особенно интересующий и для нас особенно важный, вопрос. Я надеюсь, что к выпуску следующего издания этот пробел будет восполнен.

Составляя настоящую книгу, я отказался от элементарного характера изложения. Не поясняя многих терминов, беру курс на читателя, подготовленного к чтению военной литературы. Избегать эти термины в изложении – привело бы к крайнему упрощению в ущерб содержания, пояснять же – значило бы взять на себя изложение ряда военно-морских дисциплин, что усложнило бы и сделало громоздкой книгу.

Я располагал весьма малым временем для работы. Поэтому не все отделы разработаны по первоисточникам. Лишь в отношении русского флота я предпринял такую работу, частью по архивным материалам, частью по имеющейся военно-морской литературе. В отношении иностранных войн я пользовался в большинстве известными описаниями, отступая от оригиналов лишь в трактовке и комментариях, но оставляя фактическую сторону в том виде, как это давал тот или другой печатный источник. (Перечень помещен ниже.)

В заключение – приношу свою глубокую благодарность Н. В. Новикову, оказавшему мне большую помощь при составлении настоящего труда своими указаниями и авторитетными советами, Б. В. Жерве и П. Д. Быкову – взявшим на себя труд предварительного ознакомления с ним, замечаниями которых я воспользовался при редактировании, а также П. П. Техину, оказавшему помощь по иллюстрированию книги.

М. Петров

МАТЕРИАЛЫ

Покровский М. История России.

Его же. Войны и дипломатия России в XIX веке.

Павлович М. Собрание сочинений.

Зайончковский А. Мировая война.

Его же. Восточная война.

Его же. Подготовка России к мировой войне.

История Армии и Флота, изд. Сытина т. X–XV.

Кладо Н. История военно-морского искусства.

Его же. Введение в историю военно-морского искусства.

Его же. Этюды по стратегии.

Его же. Записки по стратегии.

Его же. Действия русского флота в Русско-японскую войну 1906 г.

Его же. Статьи в «Морском Сборнике» и др. журналах.

Щеглов А. Записки по истории военно-морского искусства.

Боголюбов Н. П. История корабля.

Колчак В. История Обуховского завода.

История Русского Общества пароходства и торговли.

История Добровольного флота.

Отчеты по морскому ведомству за 1855–1916 гг.

Вильсон Х. Броненосцы в бою. Т. I и II.

Штенцель А. История войны на море в ее важнейших проявлениях с точки зрения морской тактики.

Русско-японская война 1904–1905 гг. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904–1905 гг. при Морском генеральном штабе.

Описание военных действий на море в 37–38 гг. Мейдзи / Пер. с японского.

Огородников С. Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за 100 лет его существования (1802–1902 гг.).

Гельмерсен П. Действия флота против берега. Операции на западных морских театрах.

Новиков Н. Операции флота против берега на Черном море в 1914–1917 гг.

Сборники Морискома № 1 и 2.

Гроос О. Война на море 1914–1918 гг. (военные действия в Северном море).

Фирле Р. Война на Балтийском море 1914–1918 гг.

Корбетт Дж. Операции английского флота в мировую войну / Пер. с англ. М. Бертенсона.

Ютландский бой / Пер. с англ. Е. Шведе.

Гельмерсен П. В. Морская блокада.

Его же. Статьи в «Морском сборнике»: «Крейсерские операции эскадры адмирала Шпее». «Коронельский бой». «Заградительные операции Балтийского флота в 1914 г.».

Александров. Подводная война в 1916 г. («Морской сборник»).

Лудри. Подводная война в 1916 г. («Морской сборник»).

Малинин. Линейный корабль «Слава» в Рижском заливе («Морской сборник»).

Шельтинга. Боевые действия в Рижском заливе. («Морской сборник»).

Лукин В. К. Заметки о боевой деятельности черноморского флота в мировую войну (рукопись).

Сакович А. Десантные операции.

Морские справочные издания 1895–1926 гг. и ряд других материалов, печатных и архивных.

Кроме того мной использованы материалы, которые служили мне для составления моих книг «Морская тактика» ч. I и ч. II. «Подготовка России к мировой войне на море», «Морская оборона в опыте последних войн России», «Трафальгар – Цусима – Ютландский бой» и «Два боя».

Часть I. Первые войны парового флота

Глава 1. Морские силы в эпоху начала парового флота

Новые условия развития морской силы

Развитие морских сил и их задачи находятся в полной зависимости от политических и экономических условий как данной эпохи в ее целом, так и государств, которым они принадлежат. Общий обзор этих условий является необходимой предпосылкой для изучения не только истории флотов, где связь с ними неразрывна, но и той части ее, которая трактует собственно о военно-морском искусстве.

Важнейшим политическим условием, характеризующим положение Европы после Наполеоновских войн, был сравнительно продолжительный период мира, явившийся следствием экономического и физического истощения государств после пережитых военных потрясений.

Почти двадцатипятилетняя непрерывная война создала ненормальные условия экономической жизни европейский народов. Стремление, в течение последующих лет, к восстановлению торговли и промышленности, определившее общий экономический подъем в Европе, проходило уже в иной обстановке, под влиянием иных исторических факторов.

Одним из таких факторов было изобретение парового двигателя, получившего широкое применение в области промышленности, позволившего высоко поднять производительность заводов, поставить ряд новых производств, недоступных при ручном труде, вызвавшего резкое развитие тяжелой индустрии и внесшего переворот в промышленности как отдельных стран, так и всего мира. Новые идеи в области экономической политики, сложившиеся под влиянием внутренних событий, связанных с французской революцией, и, в частности, широкое покровительство государственной власти – углубили и расширили развитие торговли и промышленности.

Решительный выход передовых государств, не вмещающихся при развитой промышленности и торговли в узких рамках внутреннего рынка, на арену мирового хозяйства составляет характерную особенность этой эпохи. Возрастает потребность во внешних рынках для сбыта произведений промышленности и стремление к захвату территорий, богатых сырьем. Отдаленные страны, до сих пор не втянутые в орбиту европейского влияния, либо жившие в кругу замкнутой цивилизации (Китай, Корея, Япония и пр.), либо не представлявшие до того интереса для европейцев в силу отсутствия доходных для торговли товаров, теперь привлекают к себе их внимание.

Первоначально арена европейских интересов ограничивалась лишь западной и южной частями Азии, севером Африки и частью Америки. Для погони за рынками и колониями оставались громадные области, совершенно не исследованные. Появление железных дорог, развитие путей сообщения вообще, совершенствование морских судов, где пар начинает успешно конкурировать с парусами, – сделало эти отдаленные страны более досягаемыми, и общение с ними – более доступным.

В эпоху начала и середины XIX века складываются предпосылки империализма, получившего в последующем историческом процессе, до мировой войны включительно, преобладающее значение. В то время конкурирующим европейским государствам еще было где разойтись; театры экономических и боевых столкновений ограничивались зоной их непосредственной заинтересованности, промышленной или торговой. Но затем эта зона растет, захва-

тывая к началу текущего столетия уже большую часть мира. Рост империализма, имеющего в своей основе развитие капиталистической промышленности, явился одним из основных стержней, вокруг которых группировались крупнейшие события международной жизни последних лет истории.

Новые политические и экономические условия нашли себе отражения на целях, характере и средствах войн. Экономические причины являются уже несомненно господствующими среди других причин возникновения вооруженных столкновений, и прежде всего они определяют их цели. Экономическое благосостояние государства, развитие техники и промышленности, является виднейшим, и в последующем, – все более решающим фактором войны. Развитие оружия и совершенствование средств борьбы влечет за собой необходимость создания широкой технической и промышленной базы для нее. Война превращается в соревнование этих средств не только в масштабе применения, но и степени совершенства их.

Вместе с тем изменяется и самый характер войн, в смысле все большего вовлечения в них масс сражающихся народов. Наемные войска сменяются армиями, вербуемыми по всеобщей воинской повинности, война носит массовый характер, выдвигая ряд новых требований как к структуре вооруженных сил, так и к методам их использования.

Значение моря, и морских сообщений вообще, в конъюнктуре XIX века возрастало соответственно степени заинтересованности государств в том мощном торговом грузообороте, артерии которого тянулись через мировой океан, и соответственно общему устремлению к рынкам и колониям, разделенных морем от производящих центров и метрополий. Зависимость экономики развитых в промышленном отношении стран от сообщений с внешним миром, самый характер мирового хозяйства, предопределили необходимость защиты и обеспечения морских путей, являвшихся ареной борьбы и соревнования конкурирующих государств.

Тяготение к морю, борьба за преобладание на морских путях сообщений, были характерны и для эпохи, предшествовавшей XIX веку. Но теперь эти факторы получили новый импульс ввиду нарождающегося, а затем утвердившегося, империализма, как основной идеи политики капиталистических государств мира. В сложном историческом процессе, который подготовил мировую войну 1914–1918 гг., среди причин ее обусловивших, морские проблемы столкнувшихся государств играли едва ли не самую видную роль, и уже на исходе XIX века мы видим их – в качестве основных моментов международной политики.

Период от начала XIX века и до наших дней совпадает с новым периодом морской истории, – периодом парового флота, явившегося следствием применения парового двигателя для морских судов. Эволюция морской силы вступила в новую фазу, находясь всецело под влиянием экономических и политических условий, складывавшихся в общем ходе истории.

Примитивный по своему устройству, деревянный парусный корабль времен Трафальгара и мощный быстроходный стальной корабль, защищенный броней, вооруженный 15" орудиями, оборудованный всеми приспособлениями современной нам техники, являются как бы символами начального и конечного момента того пути, который пройден человечеством в течение этого периода, в области развития техники и промышленности.

Но не только внешний облик военного корабля, сама организация и устройство морской силы, условия ведения войны на море, наконец, проблемы морской политики претерпели за этот период существеннейшие изменения, резко отличающие этот новый период истории парового и железного флота от парусного и деревянного – предшествующей эпохи.

Влияние новых изобретений и развития промышленности на морскую силу

Еще в 1802 г. Фультон, изобретатель парового колесного судна, предлагал его осуществить Наполеону для переброски войск на территорию Англии. Перспективы применения таких судов были заманчивы. Они давали возможность воспользоваться штилем или таким

направлением ветра, когда парусный английский флот не был в состоянии противодействовать независимым в своих движениях паровым судам. Наполеон не оценил значения изобретения Фультона. С недоверием к нему отнеслись и в других государствах.

Первые опыты с паровым двигателем не были удачны, и эта идея пробивала себе дорогу с трудом, встречая предубеждение в военном и коммерческом флотах.

В 1807 г. Фултон построил в Америке первый колесный пароход. Через несколько лет паровые суда начинают появляться на коммерческих линиях (в России первый пароход был построен на заводе Берда в 1815 г.). К середине 20-х гг. паровая машина уже была настолько усовершенствована, что могла завоевать себе широкое применение на море. В это же время (1824 г.) в Англии был построен первый военный пароход.

Поначалу паровой двигатель и снабженные им корабли играли вспомогательную роль при военных флотах. Первые типы паровых судов были колесными. Небольшие их размеры, громоздкие кожухи колес не давали возможности к установлению большого количества орудий, вследствие чего для боя они оставались весьма слабыми сравнительно с парусными линейными кораблями, к этому времени получившими весьма многочисленную артиллерию (нормальным вооружением большого парусного линейного корабля было 100–130 пушек). Кроме того, они были недостаточно мореходны, а машины – слабы и малонадежны.

Пароходо-фрегаты (таково было название первых паровых судов) казались пигмеями рядом с большими парусными кораблями, составлявшими главный класс военных флотов первой половины XIX века. Они служили для буксировки и в качестве разведочных и посыльных судов.

Крупный переворот в военно-морскую технику внесло изобретение винтового двигателя (1837 г.), который можно было установить на парусных линейных кораблях, не понижая их боевых качеств, вооружения и мореходности.

Паровая машина и винт, пока в качестве вспомогательного двигателя (главным – оставались паруса), сообщили парусным судам несравненные свойства, каковых они не имели ранее. Корабли стали свободны в своих движениях, не завися от ветра, располагая возможностью двигаться в любом направлении, получив свободу маневрирования.

При том же вооружении, винтовой корабль мог вести бой с парусным, выбирая для себя выгодные положения, расстреливая последнего продольным огнем, начав и прекратив бой, когда то ему выгодно.

Сильная артиллерия, полный рангоут, машина на 5–8 узлов хода – таковы данные винтового корабля.

Однако винтовой корабль, несмотря на его очевидные преимущества, не сразу вытеснил чисто парусные военные суда. Последние еще долго держались в составе флотов первой линии. Объективно тому причиной было зачаточное состояние техники машиностроения, не справлявшейся с проблемой общего перевооружения. Но, кроме того, были причины, лежащие в плоскости консерватизма военно-морской мысли, с трудом отходившей от тех прочных представлений о ценности и значении того или другого класса судов, которые сложились в длительный период парусного флота. Значения винтовых судов недооценивали, и некоторые государства (в том числе Россия) в этом отношении явили собой поразительный образец технической косности.

До конца Восточной войны (1854–1856 гг.) чисто парусные военные суда оставались в строю. И лишь после этого, спустя более 20 лет со дня постройки первого винтового корабля, они были обречены на слом или переделку, окончательно утратив боевое значение.

В 40-х гг. производятся первые опыты бронирования деревянных кораблей железными плитами. Развивающаяся металлургическая промышленность уже выдвигает проблему постройки кораблей исключительно из железа, подготавливая новый и крупный этап в судостроительной технике.

Начало и середина XIX века ознаменованы рядом важнейших изобретений и усовершенствований в области техники оружия, главным образом в артиллерии. В 20-х гг. были разработаны образцы коротких судовых орудий крупного калибра, стреляющих разрывными бомбами тяжелого веса – до двух и более пудов (т. наз. бомбических), которые были введены как главное вооружение корабля. Их разрушительное действие при стрельбе по деревянным корпусам было столь велико, что, по существу, уже предопределило необходимость броневого прикрытия. Деревянные борта и палубы не были в состоянии противостоять огню бомбических орудий; громадные разрушения и неизбежные пожары делали корабль небоеспособным.

К середине XIX века техника артиллерии дает нарезные орудия и совершенствует снаряды.

Достигнутые результаты и намечающиеся дальнейшие пути прогресса военно-морской техники, помимо того, что изменяли облик боевых судов, требовали создания широкой промышленной, в особенности металлургической базы, специальных машиностроительных и судостроительных заводов, техников и, главное – железа.

Если раньше обилие дубовых лесов и пеньки гарантировало поставку главнейших необходимых материалов для судостроения, то теперь производство машин, а затем постройка железных, покрытых броней, корпусов, ставили иначе вопрос о создании флота. Государства со слабо развитой металлургической промышленностью, не успевающие за прогрессом техники, этим были поставлены в невыгодное положение в деле его постройки. Их техническая и промышленная отсталость влекли за собой, как общее правило, отсталость и в военном судостроении.

Вводится новый критерий для оценки боевой мощи судна, это – современность его постройки. Не только потому, что позднее построенные корабли менее изношены, но, главным образом, потому, что на них находят себе применение новейшие усовершенствования, сообщающие им иные боевые свойства. В последующем, прогресс в. м. техники приобретает все нарастающее ускорение, соответственно с чем корабли начинают быстро устаревать технически, сменяясь новыми типами. Уже не количеством исправных кораблей, а количеством и качеством современных кораблей измеряется сила флотов. Старые в боевые расчеты не идут или могут быть оценены неизмеримо ниже своей первоначальной боевой ценности.

Флоты, построенные 10–20 лет назад и не пополняемые новыми судами, быстро утрачивают значение. Государства, не поддерживающие свои морские силы на уровне современности, сводят их к ничтожеству.

Вот этот процесс быстрого обесценения материальных сил флота, требующий непрерывного их воссоздания, никогда раньше не сказывался так остро, как со времени развития парового двигателя, в металлургической технике и промышленности. В том характернейшее отличие эпохи парового флота от предыдущей.

Казалось, новые средства должны были дать новую тактику. В действительности же – этого не было. Во второй половине XIX века парусные суда сошли на нет, их боевое значение они потеряли еще раньше, но традиции парусной школы надолго пережили их. Эти традиции мы можем различить даже в позднейшие времена, до Русско-японской войны включительно.

Глава 2. Крымская война (1853–1856)

Положение России на море и ее морские проблемы перед Крымской войной

Цель войны устанавливается политикой. Характер политики, причины, обуславливавшие то или другое направления ее, оказывают теснейшее влияние на определение задач войны, а затем – на ее ведение. Роль политики не кончается постановкой цели вооруженным силам перед войной. С ходом военных действий меняется политическая конъюнктура, а значит, – меняются и многие данные, определяющие политику государства. Связь политики и стратегии лежит в основе руководства войной; она, в полном смысле этого слова, неразрывна. Операции войны имеют не только стратегический, но всегда политический смысл. Руководящее значение политики остается таковым и для периода подготовки к войне. Никто другой, как именно политика, дает основные задания для строительства вооруженных сил, ибо последние являются не более, как средствами ее.

Несоответствие между стратегией и политикой, а тем более разрыв их, ведет к тяжелым последствиям. Неудачная политика способна свести на нет военные успехи и даже обратить их, в итоге, в крупную неудачу. Несоразмерный темп политики с темпом создания боевой мощи армии и флота в период подготовки к войне таит в себе причину военной катастрофы.

В ряде глав последующего содержания настоящей книги нам придется рассмотреть морские войны России, начиная с Крымской кампании и до Мировой войны включительно. Эти войны находятся в преемственной связи между собой, будучи объединены общим историческим процессом, направлявшим русскую политику в течение всего периода. Но нас не должен удивлять обычно неудачный исход их. В перспективе широкого обзора ясно видна одна из основных тому причин – катастрофическое несоответствие политики и стратегии, характерная черта правительства, внутренне-несостоятельного в деле управления государством вообще.

Для морской истории России начало и середина XIX века составили знаменательную дату. Именно в этот период были вновь определены морские проблемы ее, решение которых составило содержание последующей русской морской политики, приведшей к кампаниям 1853–1856 гг., 1877–1878 гг., 1904–1905 г. и, наконец, к войне 1914–1917 гг. Конечно, перечисленные войны не явились следствием исключительно морской политики России; причины, их вызвавшие, относятся разнообразным побуждениям, обусловившим их происхождение и историческую неизбежность; но цели, которые в этих войнах преследовала Россия, были неизменно связаны с морем.

Сказанное становится понятным, если сопоставить, с одной стороны, значение, которое имело море и морские пути сообщения в общем процессе экономического развития государств, а с другой – характерное для России расположение морей по окраинам ее обширной территории, раскинувшейся на огромном пространстве Европейско-Азиатского материка. Направление на Тихий океан, или на Балтийское море, на Черное, на Каспий, или на Белое море, указывало путь к возможным политическим, экономическим и стратегическим устремлениям.

Развитие промышленности и характерные для начала XIX века условия, о которых было сказано в предыдущей главе, сообщили и русской внешней политике наступательный импульс в сторону поисков внешних рынков, упрочения своего положения на морях, обеспечения как политического, так и стратегического выхода к мировому океану. Соответственно этому получили свое новое политическое содержание проблемы внешней политики России, и географически и экономически связанные с направлением на то или другое море ее.

Тихоокеанская проблема

Проблема выхода к Тихому океану пока была чужда той остроты, которую она приобрела в последующем, к концу XIX – началу XX столетия. Дальний Восток являлся окраиной мало исследованной, экономическое значение которой для России еще оставалось незначительным. Отделенный тысячами верст, при отсутствии хороших дорог, Дальний Восток не мог привлечь к себе промышленников, не сулил барышей и купцам, удовлетворявшимся торговлей чаем через сухопутную границу с Китаем. Движение России в середине XIX века к Тихому океану, закончившееся присоединением Приморской области и обширной длины побережья, не было сопряжено с борьбой, не явилось результатом настойчивых домогательств России. Она шла сюда так же, как и со времен Ермака, шла потому, что с этой стороны не встречала никакого сопротивления, брала столько, сколько могла захватить, и лишь потом возникал вопрос об экономической эксплуатации и политическом обеспечении захваченного. По Амуру – дошли до океана, а затем до границ с Кореей, по морю – до северного побережья Америки. Петербург мало интересовался Тихим океаном, по крайней мере в первой половине XIX столетия.

Примечание. Образованная местными промышленниками и субсидированная правительством так называемая Русско-Американская компания без труда получила монопольные права на использование морских богатств и морской торговли края. Ценнейшую область, колонизированную компанией – Аляску, в 1867 г. русское правительство продало за ничтожную сумму (7 200 000 долларов) С.А.С. Штатам.

Русское движение на восток пока не встречается с сильным противодействием европейских держав. Последние проникали сюда с юга, со стороны Индийского и Атлантического океанов, и лишь позже завязались здесь узлы капиталистических противоречий.

Китай – еще пассивен. Япония – только начинает пробуждаться, постепенно завязывая сношения с европейцами (русские были первыми, начавшими дипломатические сношения с Японией).

Балтийская проблема

Балтийская проблема, в первой своей стадии решенная Петром Великим, выведшим Россию к берегам этого моря, и его преемниками, распространившими владения ее почти на все восточное побережье Балтики – требовала завершения – в виде прочного политического и стратегического обеспечения со стороны океана.

В конъюнктуре начала и середины XIX столетия Балтика была русским морем. Русский флот здесь господствовал, Россия была самой могущественной державой среди других, пороги которых омывались ее водами.

Агрессивные стремления России в Балтийском море в целях экономических, т. е. приобретения рынков для сбыта ее нарождавшейся промышленности, встречали для того неблагоприятную обстановку. В его бассейне она граничила с государствами, уступающими в количестве вооруженных сил, но промышленно более развитыми, нежели она. Лишь русское сырье (лес, лен, пенька) и отчасти хлеб экспортировались через Балтику. Но отсюда грозила опасность иностранной промышленной конкуренции. И не только последней, но и военной угрозы, так как непосредственно по ту сторону проливов господствовал английский флот, угрожая положению России на Балтийском море и делая его неустойчивым.

Русская морская политика в этом направлении носила оборонительный характер, и те активные цели, которые она ставила себе в проливах, по существу, являлись средством для защиты от английского наступления.

В период 20–40-х гг. Россия создает сильный флот на Балтийском море. Этот факт сам по себе противопоставляет ей Англию. Попытка Николая I войти в соглашение с последней по морским делам, образовать мощный морской союз, терпит фиаско. Англия видит в нарождающемся русском флоте угрозу ее морскому могуществу, а в стремлении России обеспечить выгодное для себя положение в проливах – подготовку выступления ее на океане для соревнования с ней. Это определяет ее враждебную позицию, суммирующуюся с другими противоречиями между ними, главным образом в области ближневосточной политики.

С Германией и Швецией, обладавших слабыми флотами, Россия на море пока может не считаться.

Черноморско-каспийская проблема

Но если проблема Тихого океана не была еще поставлена во всей ее полноте, а Балтийская – не содержала стремления к наступлению, то направление на юг открывало обширное поприще для русского наступления.

Туркестан, Персия и Турция с их неразвитой промышленностью и первобытной культурой являлись объектом, посильным для русской промышленной эксплуатации. Объемистость их рынков, непосредственное соседство с Россией, – все это сулило большие перспективы русской агрессивной политике.

Царствование Николая I открылось двумя войнами – Русско-Персидской (1826–1828 гг.) и Русско-турецкой (1828–1829 гг.), которые дали, помимо территориальных приобретений, определенные экономические результаты. Персия была открыта для русской торговли и политического влияния: Каспийское море было объявлено всецело русским внутренним морем и этот путь остался прочно в руках России. В Турции русские товары были освобождены от внутренних пошлин, что открывало русским купцам и промышленникам преимущественные перед другими льготы.

Но экономическим наступлением задачи политики России на данном направлении не исчерпывались. Средоточием этих интересов, не только русских, но английских, французских и австрийских (в то время Германия не выступала активно в ближневосточном вопросе) была сама Турция, внутреннее и политическое положение которой давало основание европейской дипломатии рассматривать ее как умирающее государство. Возникал вопрос о дележе турецкого наследства, вопрос, с которым у России были связаны надежды на захват Босфора и Дарданелл.

Значение этих проливов для России было исключительным. Занятие их в корне решило бы вопрос об обеспечении со стороны моря южного побережья, делало бы Черное море русским озером. Но вопрос шел не только об обеспечении безопасности владений России. В противоположность балтийской проблеме, русская политика здесь имела активное, наступательное устремление. Это был вопрос о закреплении экономического подчинения Ближнего Востока, о распространении русского влияния на подступ из Европы к материку Азии, о выходе России на Средиземное море.

Она уже занимала господствующее положение в Турции, султан уже находился под ее влиянием. Турция не имела ни достаточных военных сил, чтобы сопротивляться требованиям России, ни политического авторитета, чтобы противостоять ей.

Политика России, как в самой Турции, так и на Ближнем Востоке вообще, встречала противодействие со стороны государств Европы, и Англии прежде всего. Именно здесь, на проливах, к Малой Азии, в Персии и Туркестане лежали основные причины русско-английского антагонизма, который красной чертой тянется в течение всего периода, с начала XIX века. Англия не могла допустить утверждения России в Турции, не желая выпускать из рук естественных богатств и рынков Малой Азии и Персии, опасаясь продвижения русских войск в

направлении Индии, к рубежам которых они систематически, в ряде последующих войн, приближались.

Это сложное политическое содержание черноморской проблемы, с которой тесно переплетается ближневосточный вопрос вообще, фактически явилось основным стержнем русской внешней политики до последнего времени. Пути ее, как бы далеко они ни распространялись, всегда имеют явную связь с ближневосточным вопросом. Даже тогда, когда позже Россия бросилась в авантюру Дальнего Востока, этот вопрос не снимался с очереди и оказывал свое давление на ход событий.

Таково, в общих чертах, содержание морских проблем России, как они рисовались для середины XIX века. Из них проблема Черного моря была поставлена на очередь ходом истории, приведя к Крымской войне 1853–1856 гг.

Причины Крымской войны. Политическая обстановка перед войной

К 40-м гг. отношения России и Англии обострились. К вышеуказанным противоречиям их интересов надо прибавить настойчиво проводимую Россией политику промышленного протекционизма, распространившегося не только на ее территорию, но и на области, находящиеся под ее влиянием. Это привело к решительному сокращению английского ввоза в Россию. Русско-английская торговля начала неизменно падать, Англия теряла русский рынок.

Конфликт России с Англией на почве столкновения их империалистической и экономической политики составил подлинный фон политической конъюнктуры перед Крымской войной. Хотя Турция и была наиболее заинтересованным лицом в ней, но, по существу, она явилась лишь средством в руках Англии, использовавшей создавшееся положение для борьбы с Россией.

Когда Россия предприняла новые шаги для дальнейшего углубления своего влияния в Турции, то она встретила противодействие не только с ее стороны, но и со стороны Англии, а за ней Франции, Сардинии и Австрии.

Отношения Англии и Франции в тот момент носили, несмотря на конкуренцию в области промышленности, вполне примирительный характер. Примиряющим обстоятельством было то, что французский капитал сотрудничал с английским. Дальнейшему их примирению содействовала английская политика в поисках союзника для борьбы с Россией.

Мотивом, послужившим к занятию Францией враждебной позиции в отношении России, было противодействие последней развитию французских интересов в Малой Азии. Большую роль сыграла и личная политика Николая I, политика постоянного вмешательства во французские дела не только внешние, но и внутренние. Стоя на страже идей крайнего абсолютизма, Николай I лично питал к Франции враждебные чувства, что находило себе выражение в политике и, в частности, в его отношениях к Наполеону III, императору французов.

Англия и Франция стали явно на сторону Турции. Впоследствии к ним примкнула, под их давлением, и Сардиния.

Русская политика базировалась на союз России с Австрией и Пруссией. Николай I верил в незыблемость этого союза даже тогда, когда обнаружили все признаки не только ослабления союзных связей, но и распада союза вообще.

Распространение русского влияния на Балканах, в частности на придунайские области, шло в ущерб австрийским интересам. В особенности возбуждало против России стремление последней к утверждению в устье Дуная. Крупную роль в охлаждении симпатий к России играло давление Николая I на внутреннюю политику Австрии, – всегда в духе борьбы с либерально-буржуазными элементами, составляющими наиболее влиятельный ее класс в то время. Французский капитал, обосновавшийся в ряде австрийских предприятий, содействовал этой розни, что, в конечном счете, привело к занятию Австрией враждебной позиции к России.

Так же обманчивы были надежды Николая I на Пруссию. Эта последняя имела полное основание считать политику Николая I противодействующей процессу объединения Германии, для которого почва исторически была подготовлена и к чему вела политика Пруссии. Пруссия не имела причин из-за платонических симпатий к России (причем эти симпатии были весьма скомпрометированы постоянным вмешательством Николая I в ее внутренние дела) рисковать столкновением с Европой. Пруссии с Россией было не по пути. Она была занята своими делами, далекими от интересов России на Ближнем Востоке.

Таким образом, политическая обстановка перед войной складывалась весьма грозной для России. Уже были налицо предпосылки к образованию против нее коалиции – Англии, Франции, Турции и Италии при угрожающей позиции Австрии и по существу неприязненном нейтралитете Пруссии.

Но эта конъюнктура не сразу выяснилась для русского правительства.

В 1853 г. оно предъявило Турции в ультимативной форме ряд требований, среди которых было важнейшим требование представления России права политического покровительства турецким подданным православного вероисповедания. Таковых среди коренного турецкого населения насчитывалось до 9 миллионов. Это было уже фактическим нарушением суверенитета Турции.

Русское чрезвычайное посольство с Меншиковым во главе встретило со стороны Турции, поддержанной Англией, категорический отказ подчиниться требованиям России, что и послужило затем поводом к войне.

Война была начата между Россией и Турцией. Несколько спустя на стороне последней выступила Англия и организованная ею коалиция.

Россия была противопоставлена всей Европе, не имея ни одного союзника, что явилось результатом ее внешней политики в течение ряда лет, предшествовавших войне. Самый характер этой политики неизменно влек к вооруженному столкновению.

Подготовка к войне должна была сопутствовать политическим домогательствам России. Создание сильной армии, и в особенности флота, являлось необходимым для нее условием.

В какой же мере состояние русских вооруженных сил отвечало этому требованию?

Состояние русского флота перед Крымской войной

Русский флот в царствование Александра I был приведен к ничтожеству. Новых кораблей не строили, старые сгнивали в гаванях, личный состав разлагался бездействием. В морском ведомстве господствовало запустение.

Примечание. Один из современников в таких выражениях рисует состояние русского Балтийского флота к концу александровского царствования (*Кладо. История военно-морского искусства. Введение*). «...если бы хитрое и вероломное начальство, пользуясь невниманием ко благу отечества, хотело, по внушению и домогательству внешних врагов России, для собственной своей корысти, довести разными путями и средствами флот до возможного ничтожества, то и тогда бы оно не могло поставить его в положение более презрительное и более бессильное, в каком он ныне находится... Если гнилые, худо и бедно вооруженные и еще хуже и беднее того снабженные корабли... могут составить флот, то мы его имеем»...

Вступление на престол Николая I совпало с новым курсом русской внешней политики, непременно требовавшей создания флота. Николай I в короткое время восстановил флот. Он собрал оставшиеся кадры личного состава, техническое же оборудование парусных кораблей не встречало особых затруднений для России, богатой лесами и пенькой.

Уже в 30-х гг. флот достиг настолько крупной величины, что вызывал справедливые опасения Англии. Боевая его подготовка, снабжение и оборудование были на высоте требований парусного дела.

Однако затем внимание к флоту ослабело, хотя морская политика России не меняла своего темпа. Николай I, доселе лично руководивший воссозданием флота, отстранился от него, передав дело в руки Меншикова¹.

Еще более тягостно для парусного русского флота, в смысле обесценения его боевого значения, сказался переворот в военно-морской технике с введением парового двигателя. Технически и промышленно отсталая, бедная финансовыми ресурсами, Россия ставилась в этом отношении в невыгодное положение сравнительно с ее морскими конкурентами, Англией и Францией прежде всего. Русский флот начал технически отставать, причем это отставание сознавалось немногими. Во флоте и в правительстве, оценивавшим его мощь, господствовал пренебрежительный взгляд на новые технические усовершенствования. Их не понимали и недооценивали, считая, как и 20 лет назад, что парусный корабль сохранил свое боевое значение.

Но не только в материальном отношении флот отставал от современности. Уродливый уклон, характерный для николаевского царствования в деле военной подготовки, когда все сводилось к смотровой, показной тенденции, глубоко и пагубно отразился на боеспособности русских вооруженных сил, в том числе и флота.

Ко времени Крымской войны русские морские силы состояли из двух флотов – Черноморского и Балтийского и отдельных, незначительного состава флотилий – Камчатской, Каспийской, Аральской и Беломорской.

Русским Черноморскому и Балтийскому флотам (не только в рассматриваемую эпоху, но и в последующий период) не может быть дано общей характеристики, хотя они и управлялись из того же центра, жили по тем же законам. Оторванность этих морей друг от друга, своеобразные географические и климатические условия, различная стратегическая и политическая обстановка того и другого моря, особый характер деятельности послужили причиной тому, что пути развития этих флотов не шли параллельно, и каждый из них являл характерные, резко их отличавшие, черты.

Балтийский флот руководился непосредственно из Петербурга. Он чутко воспринимал тенденции, исходившие из правительственных кругов. Та самая смотровая тенденция, когда служба сводилась к показной стороне, а все внимание обращалось на внешнюю муштровку, не вникая в существо дела, на Балтийском флоте нашла себе полное отражение. Его парусные суда великолепно производили рейдовые учения, устанавливая рекордные сроки «смени марселей», «спуска брам-стенег», и с внешней стороны были безупречны.

Но не таков был флот в его действительном, боевом отношении. Флот мало плавал, короткую летнюю кампанию он проводил преимущественно на рейде Кронштадта, большую часть года стоял в гавани. В морском отношении личный состав оставался неопытным и малоподготовленным. Офицеры не отвечали своему назначению, не имея практики, команды оставались необученными.

К этому следует прибавить мертвящее влияние николаевского режима, убивавшего всякое проявление личности в военном аппарате, стремящегося механизировать личный состав. Оперативная мысль была подавлена этим режимом, инициатива – ценнейшее боевое качество на войне – погашена в корне. Военно-морское искусство, в основе своей имеющее творческий порыв, не могло найти здесь благоприятной для себя обстановки.

Война на Балтийском море, о которой ниже речь, дала широкую и убедительную иллюстрацию оперативного убожества, которое было подготовлено рядом предыдущих лет.

¹ Меншиков, бывший сухопутный генерал, заслуживший особое доверие Николая, был им назначен начальником Главного морского штаба и явился в течение почти 20 лет, предшествовавших войне, главным распорядителем судеб флота. Позже он был назначен главнокомандующим в Крыму.

Совершенно другую картину представляет состояние Черноморского флота перед Крымской войной.

Удаленный от Петербурга и, в силу этого, значительно менее подверженный разлагающему влиянию бюрократического режима и смотровых тенденций, Черноморский флот много плавал, причем плавание это не было только учебно-мирного порядка, но сопровождалось боевой службой. Блокада абхазского побережья в течение многих месяцев, боевые стычки в прибрежной полосе, сотрудничество с армией, действовавшей на Кавказе, определяли совершенно иной характер подготовки Черноморского флота. Крупнейшее при этом значение имело и то обстоятельство, что Черноморский флот под руководством его талантливого командира адмирала М. Лазарева (умершего за несколько лет до войны, но оставившего после себя хорошую «школу») готовился к определенной операции для занятия Босфора. Наличие вполне четкой цели определяло планомерность подготовки.

Черноморский флот, подобно Балтийскому, являлся технически отсталым, но в отношении качеств личного состава он, как и Кавказская армия, были собственно единственными боевыми, в полном смысле слова, частями вооруженных сил России николаевского времени.

Оборудование театров Черного и Балтийского морей

Есть в морской истории России явления, которые тяжелым наследством тянутся через несколько эпох и поколений. Среди них следует отметить дурное, не соответствующее задачам и характеру войны, оборудование театра военных действий. Состояние, в котором он был накануне Крымской войны, остается в значительной степени аналогичным тому, что мы видим в Мировой войне, на Балтийском и Черном морях, а в Русско-японскую войну – на Дальнем Востоке.

Дурно оборудованный театр самым пагубным образом отзывается на боевых действиях флота, наглядным чему примером является Крымская война.

В Черном море в середине XIX века Россия имела ряд укрепленных пунктов, из коих главным был Севастополь, база Черноморского флота. Кроме того, укрепления имелись в Очакове, Кинбурне, Одессе, Керчи и, наконец, цепь отдельных фортов Кавказской укрепленной линии (имевшей назначением контроль морского сообщения приморских областей Кавказа, еще не покоренных). Однако, кроме Севастополя (о нем скажем ниже), все эти многочисленные укрепления, по существу, не имели почти никакого боевого значения. Не возобновляемые в течение многих лет (Кинбурн оставался почти в том виде, как его оставил еще Суворов), с архаическим вооружением, при громадном и хроническом некомплекте гарнизона, они не могли представить сколько-нибудь значительного сопротивления неприятелю. Нужды береговой обороны удовлетворялись в последнюю очередь.

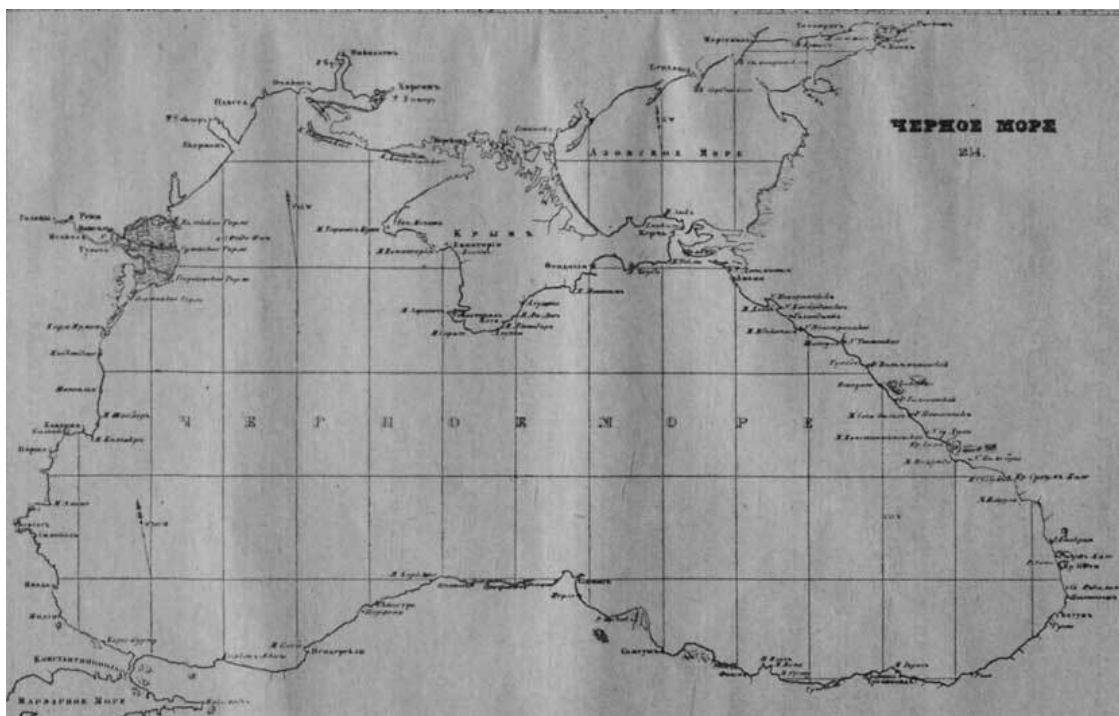


Схема № 1. Черноморский театр

Севастополь являлся главной и единственной базой Черноморского флота. Вне его – последний не имел убежища. Вооружение Севастополя служило темой многочисленных проектов и бесконечной переписки о приведении его в надлежащее значение этой крепости состояние. Но дело двигалось очень туго. Сравнительно прилично был защищен приморский фронт, но со стороны сухого пути Севастополь оставался совершенно открытым. В случае удара с берега судьба Севастополя, а следовательно, и Черноморского флота, была предрешена и лишь только героическими усилиями могла быть отсрочена.

Кроме Севастополя, Черноморский флот, как сказано, не имел базы. Между тем, расположение его относительно вероятных объектов боевых операций было неблагоприятно. В первую очередь таким объектом являлся Босфор, откуда и могли появиться неприятельские силы. На Босфор была направлена и наступательная идея русской стратегии. Следовательно, база флота должна была отвечать удобству боевых действий флота именно в этом направлении и прежде всего быть сообразована с возможностью блокады и наблюдения этого пролива.

Расстояние между Севастополем и Босфором – 240 миль. Поддержание блокады и выполнение других операций, имея столь отдаленную базу, было чрезвычайно затруднительным, в особенности в том случае, если противник располагает достаточными силами, чтобы нанести удар блокирующему отряду, лишенному возможности получить быструю поддержку из базы. Других, более близких к Босфору портов или хотя бы временных баз, у русского флота не было.

Наличие единственной и столь неудобно расположенной относительно главного объекта операций базы должно было тяжело отразиться на последующих действиях флота (сказанное буквально приложимо и к оценке положения на Черном море перед Мировой войной).

Система береговой обороны Балтийского моря грешила теми же недостатками, как и на Черном море. Многочисленные укрепления (Свеабург, Бомарзунд, Выборг, Роченсальм, Гангут, Ревель, Нарва, Динамюнде и пр.) в большинстве были в совершенно запущенном состоянии. Единственным оборудованным портом был Кронштадт. Здесь были только что закончены два новых форта, устроен и перевооружен ряд батарей, организована охрана. Однако вся оборона Кронштадта была преимущественно сосредоточена на главном фарватере. По обеим сторонам его к Ораниенбауму и Сестрорецку оставались обширные водные простран-

Кронштадт был главной базой Балтийского флота. Но для обороны Финского залива крупное значение приобретал Свеаборг в качестве передовой базы флота, получавшего отсюда возможность действовать в тыл и фланг противника в случае проникновения его в глубину залива. В этом смысле Свеаборг и оценивался в предположениях на случай войны. Однако вооружение и вообще инженерное состояние Свеаборга ни в коей мере не соответствовало оперативному назначению: его укрепления, почти пятидесятилетней давности, грозили разрушением от собственных выстрелов, пушки были заведомо устарелых образцов, порт – совершенно не оборудован (здесь мы наблюдаем полную аналогию с ролью и состоянием Свеаборга перед Мировой войной, когда ему выпала столь же ответственная роль).

Кроме Кронштадта и Свеаборга была начата в 1831 г. постройкой на острове Оланд крепость Бомарзунд. Но к 1853 г., т. е. 22 года спустя, эта крепость была закончена едва на одну пятую первоначального проекта.

Состояние русской армии перед Крымской войной

Действия флота не должны быть оторванными от действий армии. И тот и другая образуют единую силу, ведущую войну. Их действия особенно тесно связаны в прибрежных операциях, но они не утрачивают своей общности и в тех случаях, когда морской и сухопутный театры разделены, так как стремления их неизменно направлены к единой цели – выигрышу кампании.

Россия к 1853 г. располагала армией в 1 200 000 ч., которая по своей численности превосходила армию не только любого европейского государства, но даже нескольких вместе. Однако ни по вооружению, ни по боевой подготовке эта армия не могла учитываться как вполне боеспособная сила. Ее пробелы в области снабжения, в особенности технического, были зияющими.

Таково было состояние вооруженных сил России перед Крымской войной. Как видно, оно ни в коей мере не соответствовало той наступательной агрессивной политике, которую вел Николай I. Политика не сообразовалась со стратегией. Возможность вооруженного столкновения со всей Европой не вызвала соответствующих стратегических мероприятий прежде всего в виде заблаговременной подготовки армии и флота к столь неравной борьбе.

Но подлинная боевая ценность армии и флота не создавалась правительством России. Оно довольствовалось мощным – лишь с внешней стороны – впечатлением, которое производили парады отлично вышколенных войск и линии судов, выстроенных на Кронштадском рейде, блиставших безупречной чистотой.

Примечание. Однако, несмотря на техническую отсталость армии, численный состав ее давал возможность осуществить крупное сосредоточение сил в том или другом направлении. При угрозе побережью армия могла, будучи сосредоточена к угрожаемому пункту, ликвидировать высадку противника, по крайней мере в пределах, которые мыслились для десантных операций того времени вообще.

Но состояние путей сообщения России не давало тому быстрых возможностей. Железных дорог было всего 979 верст, а шоссейные получили преимущественное развитие лишь в Привислинском крае; от столиц шоссе доходило только до Орла, далее шли грунтовые дороги. При таких сообщениях трудно было скоро перебросить войска. А в случае появления реальной опасности десанта противника быстрое сосредоточение больших сил к угрожаемому району побережья становилось невозможным.

Тем большая предусмотрительность должна быть проявлена в дислокации войск.

Между тем, эта дислокация к началу войны и затем, когда определилось направление главного удара противника на Севастополь, не выходила из схемы кордона, растянутого из Торнео до Закавказья. Так, 200 000-я армия была развернута по Балтийскому побережью, оставаясь в течение всей войны безучастной зрительницей боевых событий. Насколько дислокация вооруженных сил не отвечала действительной необходимости, видно из того, что из 1 200 000-й армии на решительных участках театра войны было лишь: на главном (в Крыму) 39 000, на второстепенном (на Кавказе) – 54 000. 180 000-я Дунайская армия, занявшая с началом войны Придунайские княжества (Молдавию и Валахию), а затем предназначавшаяся для разгрома Турции, ввиду обстоятельств, излагаемых ниже, принуждена была отойти и решающего значения в военных операциях не имела.

Таким образом, миллионная русская армия лишь незначительной своей частью была противопоставлена неприятелю, дурное же состояние дорог, громадные пространства империи и невозможность оставить другие направления обнаженными обусловили крайнюю медленность ее сосредоточения. Обстоятельство, присущее и последующим войнам России.

А. Кампания на Черном море

Планы войны и начало военных действий

Первоначальным планом, на котором основывалась подготовка Черноморского флота, был план захвата Константинополя и проливов, – т. е. нанесение решительного удара Турции и коренное решение вопроса об утверждении России на берегах Босфора и Дарданелл.

«Нанесение неожиданного решительного удара посредством сильной экспедиции на Босфор и в Царьград, не давая опомниться туркам или вмешаться Англии» – так формулировал Николай I идею кампании на Черном море.

Этот план требовал твердой политики, решительной стратегии и наличия соответствующих боевых средств.

С состоянием Черноморского флота мы знакомы из предыдущего. Хотя флот был технически слаб, но флот турок был еще слабее. Боевая подготовка Черноморского флота была достаточна для успешного разрешения поставленной задачи. 30 000-й корпус, необходимый для первоначальных операций на Босфоре, мог быть в короткое время погружен на суда и высажен по назначению. Внезапное выполнение операции имело большие шансы на успех.

Однако с самого начала конфликта, по мере того, как начала выясняться подлинная политическая конъюнктура Европы, политика России быстро утратила свой, ранее присущий ей, категорический характер. Вступив на путь, неизменно ведущий к войне с широкими наступательными планами, русская политика оказалась лицом к лицу с рядом враждебно настроенных мощных европейских держав, и круто изменила линию своего поведения. Вместо решительных мер начались колебания, стремясь затянуть развязку и ограничиться лишь угрозой Турции, не доводя дело до вмешательства Европы.

Меньшиков, который должен был возглавлять операцию на Босфор, уже из Константинополя² сообщал, что операция эта рискованна, и настаивал на отмене ее. Главнокомандующий войсками, назначенными для вторжения в Турцию со стороны Дуная, Паскевич Эриванский советовал Николаю отказаться от наступления, ограничившись занятием Дунайских княжеств как мерой морального воздействия на Турцию с целью побуждения султана принять русские требования.

² Куда он был послан во главе чрезвычайного посольства для окончательных переговоров с Турцией.

Дипломатические переговоры затянулись, весна и лето 1853 г. прошли под знаком полной неопределенности положения. Благодаря этому была потеряна масса времени, а вместе с ним и утрачен шанс внезапности нападения. Турция получила время для организации и подготовки своей армии, а Англия успела укрепить и дипломатически оформить антирусскую коалицию. Русские войска, вступившие в Дунайские княжества, оставались в бездействии.

С отказом от операции на Босфор была утрачена основная идея кампании. Предложение адмирала Корнилова (фактически командовавшего Черноморским флотом) занять на европейском и азиатском берегу удобные рейды (Сизополь и Синоп), опираясь на которые, флот мог бы блокировать Босфор, Меншиковым было отклонено.

Ища образцов военно-морского искусства в той или другой войне, от нашего внимания никогда не должны ускользать условия обстановки, складывавшейся для тех начальников, которым предстояло руководить боевыми действиями. Одним из основных условий для руководства является твердо и ясно поставленная задача. Именно она дает опору военному творчеству, указывая направление, в котором ориентируется мысль начальников, связывая их намерения и поступки. Наоборот, при отсутствии такой задачи, при отсутствии руководящих идей в кампании их действия лишены фундамента, носят в значительной степени случайный характер. Вышеуказанные условия обстановки, связанной с утратой основной идеи кампании Черноморского флота, сложили чрезвычайно тягостную для командования обстановку. Ему не было указано ни объекта операций, ни дано определенных заданий от высшего командования, кроме общей задачи крейсерства и наблюдения. Роль флота и его назначение оставались неясными. Прекрасная боевая подготовка Черноморского флота, выдающиеся боевые качества его вождей – адмиралов Корнилова и Нахимова (его старшего флагмана, начальника дивизии линейных кораблей) не могли найти себе иного применения, нежели выполнение частных операций, не имевших, даже в случае успеха, крупного влияния на исход войны на Черном море.

Весной 1853 г. русское посольство покинуло Константинополь вследствие категорического отказа Порты выполнить русские требования. В начале июня французская и английская Средиземноморские эскадры подошли к Дарданеллам для поддержки Турции. Вслед за тем русские войска вступили на территорию Придунайских княжеств, и вновь был послан ультиматум Турции, которая и на этот раз его отклонила.

Несмотря на то, что Турция уже 11 октября начала военные действия, обстреляв нашу флотилию на Дунае, а в ночь с 15 на 16 октября горцами был вырезан гарнизон укрепления Св. Николая на кавказском берегу, военных действий было приказано не начинать, и только 1-го ноября была объявлена война.

Первый период кампании на Черном море. Крейсерство Черноморского флота. Синопское сражение

В период дипломатических переговоров русский флот в составе 15 парусных линейных кораблей, 7 парусных фрегатов и 11 парохо-фрегатов был сосредоточен в Севастополе. Уже с мая 1853 г. одна эскадра находилась в крейсерстве у Херсонесского маяка и по направлению к Босфору была выдвинута, впоследствии замененная парохо-фрегатами, линия наблюдательных судов (2 фрегата и 3 брига). Кроме того, был сформирован отряд для крейсерства у Кавказских берегов (с базой в Сухуме). Затем состав крейсерских отрядов менялся, равно как были произведены некоторые изменения в расположении наблюдательных судов.

В начале октября, перед началом военных действий, была отправлена под начальством вице-адмирала Нахимова эскадра из 4 линейных кораблей, 3 фрегатов, 2 брига и 1 парохода, для крейсерства у Анатолийских берегов, с целью наблюдения за движением турецких судов. Одновременно в крейсерство к Босфору были отправлены 3 парохо-фрегата.

С уходом Нахимова в крейсерство в Севастополе были организованы 3 эскадры: 2 парусных корабельных, под командой Новосильцева и Вульфа, на случай подкреплений в море Нахимова, и одна пароходная, под командой Панфилова – для разведочной службы.

20 октября Корнилов с 3 пароходами выходил в рекогносцировку к румелийскому берегу. Не обнаружив неприятеля, он 2 парохода отослал в Севастополь, а с одним пошел к Босфору, где увидел турецкую эскадру, возвращавшуюся в Босфор. Он тотчас вернулся в Севастополь и 29 октября с эскадрой, в составе 6 кораблей и 1 парохода, вышел в море. Продержавшись до 4 ноября при бурной погоде и не встретив противника, Корнилов послал 2 корабля на соединение к Нахимову, остальные отправил обратно, а сам, пересев на пароходо-фрегат «Владимир», отправился в крейсерство к Босфору один. Там он встретил турецкий пароход «Перваз-Бахри», вступил с ним в бой, взял его в плен и вернулся с ним в Севастополь.

Между тем Нахимов со своей эскадрой продолжал блокаду Анатолии, не прерывая ее, несмотря на жестокие осенние штормы. Лишь корабли, потерпевшие аварии, посылались для смены в Севастополь. Это крейсерство является показателем хорошей подготовки Черноморского флота.

8 ноября, выдержав жестокий шторм, во время которого часть судов (2 корабля и 1 фрегат) получили столь сильные повреждения, что должны были вернуться в Севастополь, Нахимов с остальными судами пришел на вид Синопа, где обнаружил неприятельскую эскадру, стоявшую на якоре под прикрытием батарей. Турецкая эскадра состояла из 7 фрегат, 3 корветов, 2 пароходов, нескольких транспортов и коммерческих судов.

Нахимов не решился атаковать тотчас турецкую эскадру, остался блокировать ее, держась вплотную к берегу, в ожидании подхода из Севастополя двух кораблей на смену туда отправленным. Это решение Нахимова объяснялось тем, что он не считал свой отряд достаточно сильным, чтобы вступить в бой с противником, и подтверждалось уверенностью, что до увеличения отряда он не выпустит турок из Синопа.

16 ноября, вместо 2-х жданных кораблей к нему присоединились 3 корабля, высланные из Севастополя под командой Новосильцева. Ввиду этого Нахимов решил в ближайшее время атаковать неприятеля с целью истребить его на рейде.

17 ноября Нахимовым был отдан приказ с подробными указаниями, как входить на рейд, в каком порядке атаковать, и пр. Приказом предписывалось стать на якорь вплотную к турецким судам против их линии и, стоя на якоре, дать бой.

Примечание. Описание Синопского боя приводится по ст. А. И. Лебедева «Русский флот в царствование Николая I» (История русской армии и флота, т. 10).

План Нахимова вызвал впоследствии жестокую критику со стороны профессора Н. Л. Кладо (см. Введение в историю военно-морского искусства, изд. 1910 г.), ввиду того, что Нахимов, отступая от примера Нельсона в Абукирском сражении, где последний, атаковав французскую эскадру, напал на часть неприятеля, широко используя при этом внезапность своего появления. Задержка Нахимова, отложившего атаку на 10 дней, а затем форма атаки – линия против линии – вот главные мотивы обвинения его. Другой упрек ему был сделан за то, что его приказ изобилует многими мелкими подробностями, чисто распорядительного характера, составляя полную противоположность плану Нельсона, где были даны только главные указания, ориентировавшие командиров о способе атаки.

Однако указанные обвинения не учитывают того, что Нахимов не видел необходимости какого-либо риска. Он имел возможность сосредоточить против турок подавляющие силы и нанести свой удар наверняка. Он знал противника, был уверен в успешности своей блокады и принял самый простой план, тот план, каковой в условиях Абукирского сражения был бы неуместен.

Утром 18 ноября был дождь и шквалистый юго-восточный ветер.

В 9½ ч. утра был сделан сигнал приготовиться к бою, и около полудня русская эскадра спустилась на линию турок в двух колоннах, причем фрегатам было указано наблюдать за турецкими пароходами.

Движение русских судов и расположение сторон показано на схеме № 3. Половина первого был открыт огонь, причем сразу же он был подавляющим для турок. Русские бомбические орудия делали свое дело, производя крупные разрушения на турецких судах. Через час, собственно, бой уже был решен: турецкие корабли один за другим загорались, взрывались, гибли; батареи были приведены к молчанию.

Один турецкий пароход вышел из линии и направился в море. Попытка двумя фрегатами остановить его не удалась. Он был встречен Корниловым, который, узнав из донесений Нахимова о присутствии в Синопе неприятельской эскадры, спешил туда с тремя пароходами и днем уже подходил к Синопу. Но его пароходы, уступавшие в скорости турецкому, не могли настичь последнего.

Этот прорвавшийся пароход, единственный оставшийся неуничтоженным «Таиф», и донес в Константинополь о полном разгроме турецкой эскадры.

Синопское сражение имело крупные последствия. Во-первых, эта победа сообщила бодрящий импульс русскому правительству в его крайнем пессимизме после первых политических неудач. Николай I воспрянул духом и смело пошел навстречу событиям. Тон русской дипломатии окреп.

С другой стороны, факт уничтожения турецкой эскадры в Синопе послужил толчком к активному вмешательству Англии и Франции.

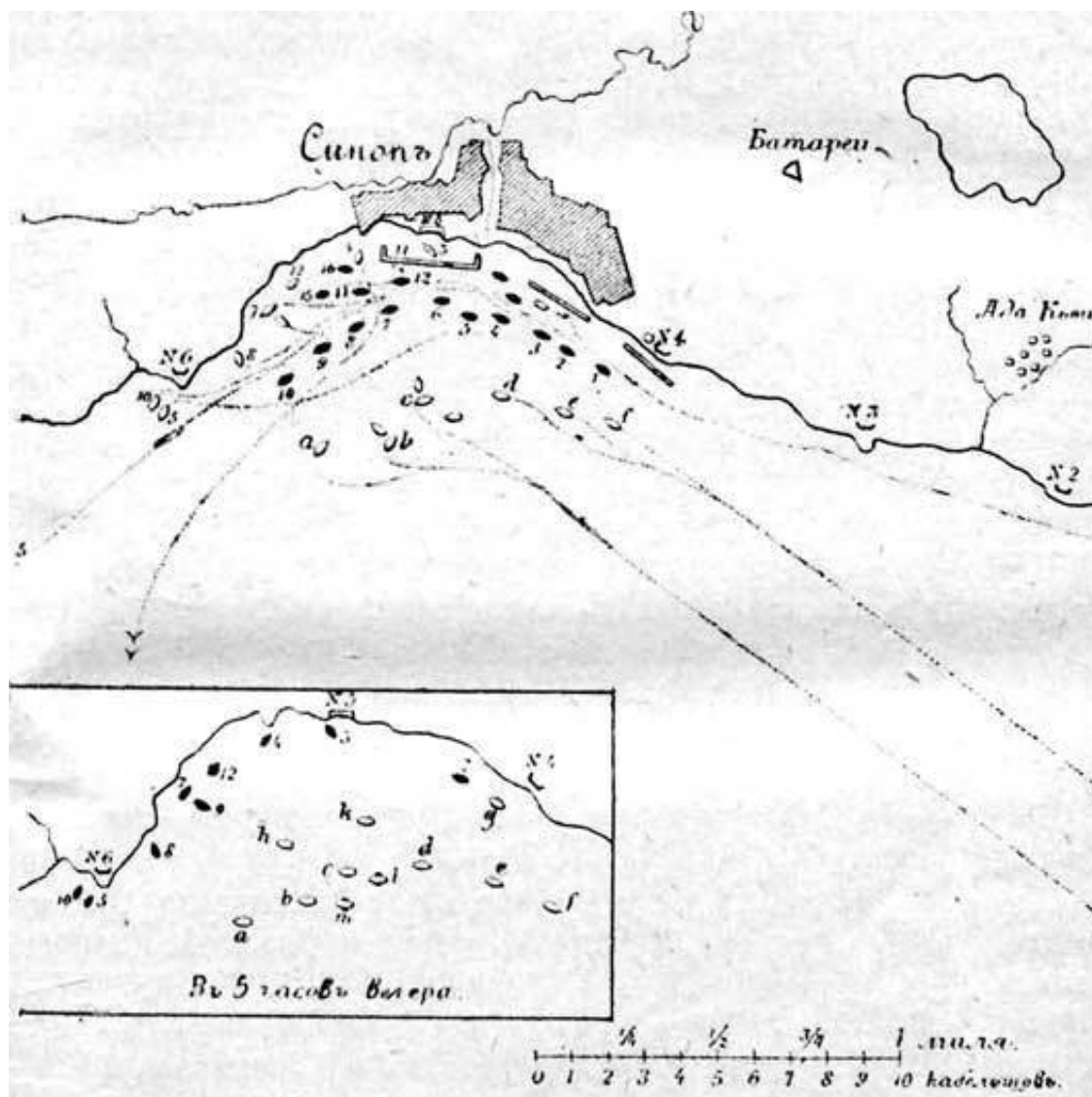


Схема № 3. Синопское сражение

Что касается стратегического использования Россией результатов Синопского сражения, то оно не дало никаких новых перспектив для русских, ибо это ослабление турецкого флота с избытком покрывалось помощью, которую Турция могла получить от своих мощных морских союзников, выступление которых вскоре последовало.

Наоборот, русский флот был убран к Севастополю, где и остался затем до конца кампании.

Выступление союзников в Черном море. Объявление Англией и Францией войны России

Ко времени Синопского сражения флот союзников был готов к вмешательству в войну между Турцией и Россией.

После поражения турок при Синопе англо-французская эскадра вышла, имея целью «воспрепятствовать всем дальнейшим покушениям русского флота против турецких владений и турецкого флага», и, пройдя Босфор, направилась к Синопу.

В то же время один пароходо-фрегат был отправлен в Севастополь с официальным сообщением русскому командованию о состоявшемся вступлении союзной эскадры в Черное

море. Другим, более существенным, назначением этого корабля было производство разведки севастопольских укреплений, воспользовавшись положением парламентаря. Пароход в густом тумане подошел ко входу в Севастопольский рейд, будучи незамеченным русской охраной. Когда прояснилось, появление его было полной неожиданностью для русских.

Ему удалось хорошо рассмотреть защиту Севастополя со стороны моря. Сведения, им сообщенные, сложили мнение союзников о невозможности форсировать вход в Севастополь открытой силой, и это мнение осталось у них до конца войны. Наоборот, в штабе союзного командования впоследствии возникла мысль о заграждении входа, дабы затруднить выход русскому флоту в море, но ни разу не ставился вопрос о прорыве на рейд. (На это следует обратить внимание для оценки последующих действий русского флота.)

Ограничившись только разведкой, союзная эскадра вернулась в Босфор, где осталась до весны 1854 г., пока положение турецкой армии не вынудило ее перейти сначала в Варну, а затем в бухту Балчик (в 4 милях от нее), где ее и застало объявление войны.

Русский флот был сосредоточен в Севастополе, имея наблюдение в ближайшем к нему районе, и в этот период в море не выходил.

В апреле была объявлена война между Россией и коалицией.

Вначале союзное командование не имело определенного плана кампании. Его предположения ограничивались наблюдением за русским флотом и производством частных демонстративного значения операций против отдельных пунктов русского побережья.

22 апреля союзный отряд, в составе 5 английских и 3 французских пароходо-фрегат, предпринял бомбардировку Одессы, главные же силы его направились к Севастополю для крейсерства в его районе.

Некоторое сопротивление, которое союзники встретили со стороны слабой береговой батареи, а затем бомбардирование почти беззащитного города не представляет интереса как боевая операция. Следует лишь отметить, что при этом уже были выказаны ценные свойства паровых судов, сообщавшие им свободу маневрирования и давшие возможность легкого выполнения эволюции в бою. Моральное значение бомбардировки Одессы было скорее не в пользу союзников, так как, обстреляв город и порт, они должны были уйти, создав на берегу впечатление, что были принуждены к тому батареей с берега.

Затем эскадра подошла к Севастополю и в течение нескольких дней крейсировала недалеко от него. Через некоторое время союзники выделили отряд из 9 судов для осмотра берегов Кавказа и Феодосии. У Севастополя осталось 18 кораблей, державшихся в его видимости.

Казалось бы, русский флот, которому в это время не раз благоприятствовал ветер, мог выйти из Севастополя и атаковать с шансами на успех столь легкомысленно разделенные силы противника. Благоприятным условием было и то, что бой произошел бы вблизи Севастополя и поврежденные русские суда могли найти себе убежище, тогда как противник за собой имел море. Наконец, если бы удалось бой провести непосредственно у берега, то могли бы принять участие и батареи Севастополя.

Но русский флот не вышел. Не вышел он потому, что уже было осознано преимущество, которое давали противнику паровые суда, имевшиеся у него в большинстве; потому, что мысль русского морского командования была прикована к необходимости усиления местной защиты Севастополя, которая была слаба и требовала содействия от флота. Разведки в море у русских не было, и они не могли учесть, что виденная ими эскадра не могла быть никем поддержана, ибо другие части англо-французского флота были разбросаны по разным направлениям.

После этих, в стратегическом отношении совершенно бесцельных операций союзный флот вернулся в Балчик, а затем приступил к блокаде устья Дуная, для прекращения подвоза морем снабжения русской Дунайской армии (практически это тоже не имело значения, так как армия снабжалась со стороны сухого пути).

Между тем, 50 000-й корпус союзников, сосредоточенный в Галлиполи, оставался в бездействии. С целью найти ему употребление, союзники решили перебросить его в Варну³. Эта операция была совершена частью сухим путем, частью морем на военных и коммерческих судах.

Момент перевозки войск из Босфора в Варну вновь открывал выгодные перспективы для нападения русского флота на транспорты с войсками, тем более что перевозка эта была крайне неорганизована, причем отряды прикрытия незначительной силы были разбросаны по всему пути. Для наблюдения за Севастополем были посланы лишь фрегаты.

Но русский флот, не имевший разведки в море и потому не осведомленный об обстановке, был занят работами по возведению в Севастополе укреплений, в море не вышел и перевозке войск не препятствовал.

Едва было закончено сосредоточение союзных сил в Варне, как избранный объект для операций исчез: русская армия, не дожидаясь наступления противника, считая себя необеспеченной ввиду неопределенного отношения к событиям войны со стороны Австрии, 50-тысячный наблюдательный корпус которой навис на ее фланге – без давления со стороны неприятеля очистила занятые ею в начале войны княжества и отошла за Прут.

Между тем, в лагере союзников появилась холера, завезенная из Марселя. Бездеятельность в 60 верстах от Дуная сама по себе уже производила тяжелое впечатление на войска. Дальнейшее бездействие могло только содействовать развитию болезненности и повести к полной деморализации войск. Наконец, не могла же трехмесячная подготовка войск выразиться в ничегонеделании: во что бы то ни стало надо было обратиться к деятельности. В то же время и по тем же побуждениям в Париже, в кабинете Наполеона III созрел другой план: высадка в Крым, разгром Севастополя и русского Черноморского флота, план, исполнение которого могло принести пользу разве только англичанам⁴.

С этого времени (июнь – июль 1854 г.) кампания на море, инициатива которой была неизменно в руках союзников, получила определенную цель, тогда как до сих пор их действия на море имели лишь случайный характер и не были связаны определенным планом.

Высадка союзников на Крым. Осада Севастополя. Гибель русского Черноморского флота

Как сказано, русский флот, за исключением нескольких отдельных крейсерств пароходо-фрегатом, после Синопа в море не выходил. В Севастополе усиленно работали, строили новые батареи, производили учения и тревоги, организовывали тщательную охрану рейда и пр. Внимание командования устремлялось к оборудованию обороны Севастополя, пробелы которой были зияющими. Свобода действия на море была предоставлена союзникам. Они владели морем.

Однако, как организация англо-французского командования, так и фактические условия, в которых находились их силы к моменту решения операции на Крым, страдали глубокими дефектами и делали предприятие весьма рискованным.

Подлинного единоначалия не было. Шли непрерывные споры и пререкания относительно выбора направления и момента операции. Антисанитарное состояние войск содействовало распространению эпидемии холеры, убыль людей от болезней была громадна (напр., во французской армии убыль от болезней достигала 50 %, на двух флагманских кораблях в течение 2-х недель из 2200 ч. убыло 600, и т. п.); количество транспортов было недостаточно, припа-

³ Леер. Стратегия. Ч. III.

⁴ Леер. Стратегия. Ч. III.

сов мало. Все оперативные расчеты были построены на быстрое овладение Севастополем, правильная осада крепости не входила в их предположения.

Посадка десанта производилась в Варне (всего было посажено 28 000 французов, 24 000 англичан, 8000 турок при 3000 лошадей). Войска были распределены на 15 линейных кораблях (из них 4 винтовых), 5 парусных фрегатах, 35 военных пароходах, 80 парусных транспортах и 40 судах для провианта. Кроме того, было привлечено для операции около 150 коммерческих судов, из них много паровых. Конвоирами были 12 английских линейных кораблей и столько же фрегатов.

Первый эшелон в 54 парусных французских судна с войсками покинул Варну 5 сентября и трое суток без всякого конвоя болтался в море в ожидании остальных. Вслед за тем вышел и весь флот, соединившийся в море 8 сентября у Змеиного острова.

Вся эта дурно организованная, переполненная войсками армада насчитывала до 350 судов.

Если бы русский флот знал это, если бы он имел в море разведку и командование решилось бы атаковать неприятеля в моменты, когда скученные транспорты, растянувшиеся, мало-боееспособные военные суда, забитые грузами и людьми, при слабом прикрытии представляли благодарный объект для нападения – оно бы могло иметь успех, даже несмотря на то, что общее количество сил союзников превосходило силы Черноморского флота. В такой обстановке много тактических преимуществ на стороне нападающего. Но это происходило за горизонтом Севастополя: обстановка в море оставалась неизвестной.

Вначале было решено высадить десант у устья р. Качи, несколько севернее Севастополя (см. схему № 1). Но в море среди французского командования возникли вдруг опасения. Возникла мысль, что более удобно высадиться не у Качи, а в другом месте – в Феодосии или к западу от Керчи. Был собран совет, избрана комиссия для новой рекогносцировки, каковая была выслана 10 сентября. В ожидании ее результатов флот был поставлен на якорю в открытом море, подвергаясь опасности первым же штормом быть рассеянным и рискуя, при предприимчивом противнике, быть атакованным.

В конце концов решили высадиться в 12 милях от Евпатории, занять этот рейд, большая глубина которого у берегов допускала высадку в удобных условиях. Затем через несколько дней двинуть армию по берегу, пользуясь возможностью поддержки ее судовым огнем флота со стороны моря.

14 сентября союзники двинулись дальше.

В тот же день многочисленная их эскадра была усмотрена с берега направлявшейся к мысу Тарханкут. Нахимов решил выйти и дать бой. Он приказал приготовиться сняться с якоря, но ветер не благоприятствовал выходу русского флота.

Примечание. Вот как описывает историк (Лихачев) этот момент. Адмирал Нахимов поднял сигнал «приготовиться к походу». Свежий с порывами ветер в бухте менялся от N к NO, а в море, по-видимому, дул NW. В обоих случаях он был противен для следования в Евпаторию. Вечером ветер затих, и всю ночь продолжалось безветрие. 2/15 сентября весь день был штиль, вечером погода нахмурилась, и в 10 часу задул западный ветер. К полуночи он засвежел и дул с порывами и дождем до 4 час. утра. Затем опять заштилело, и безветрие, прерываемое тихими морскими ветрами, продолжалось до 8/21 сентября»...

Вот та причина, по которой наш парусный флот не двинулся из Севастополя в дни производства высадки, когда его атака вновь имела шансы на успех. Вот где сказались отсутствие паровых линейных судов, а парусный флот был скован противодействующим ветром – в самый решительный момент кампании. Обстановка в эти моменты складывалась так, что не требовалось полной победы, достаточно было частного успеха, чтобы нарушить слабую организацию союзной экспедиции, внести в нее хаос и беспорядок и, весьма вероятно, заставить союзников отказаться от продолжения ее.

Когда определилось место высадки, русский главнокомандующий кн. Меншиков счел невозможным атаковать с сухого пути неприятеля в момент его высадки на берег, опасаясь его судового огня. Он дал союзникам спокойно высадиться, а сам с 35 000-й армией сосредоточился на позициях у р. Альмы, преграждавших путь к Севастополю.

Высавившись, союзники перешли в наступление. 8 сентября произошло Альминское сражение, в результате которого русские войска, понеся тяжелые потери, должны были отступить к Севастополю. Союзники, утомленные тяжелым боем (несмотря на свое преимущество в силах – 57 т. против 35), не могли преследовать и задержались. В Севастополе начали готовиться к неминуемой осаде или штурму.

Адмирал Корнилов все еще надеялся на возможность использования флота. На военном совете, собранном на другой день после Альминского сражения, он предложил атаковать неприятельские силы, столпившиеся у мыса Лукул, свалиться с ними на abordаж, «взрываясь, но погубив и неприятельский флот»⁵. Но уже раздавались голоса за то, чтобы затопить суда при входе на рейд, усилив командами и орудиями оборону крепости, которая без этой помощи не могла сопротивляться неприятелю. Окончательного решения принято не было, Корнилов прервал заседание словами «готовьтесь к выходу, будет сигнал, кому что делать».

По докладу результатов совещания Меншикову, последний приказал часть новых кораблей поставить в бухте таким образом, чтобы они могли обстреливать берег, часть же старых судов (7) разоружить и приготовить к затоплению на рейде при входе.

10/23 сентября эти корабли были затоплены. Позже, во время осады были разоружены и частью затоплены и другие суда Черноморского флота.

Таким образом Черноморский флот покончил свою жизнь самоубийством и окончательно вышел из войны.

Стратегические последствия этого шага были чрезвычайны:

1) Море стало безраздельно свободным для противника. Сообщения с питающими базами, по которым широкой рекой лились пополнения людей и снабжения, стали вполне безопасны. Союзники получили возможность, начав операцию с безусловно недостаточными средствами, затем их усилить настолько, что экспедиционный корпус всегда превышал русские войска Крымской армии, несмотря на усиление последней (через месяц после Альмы у русских было 65 т., а у союзников – 85 т.).

⁵ Лебедев А. Флот в царствование Николая I.

Потеряв надежду на успех боевых действий в открытом море, потеряв ее раньше, нежели обстановка стала неблагоприятной, упустив, вследствие этого, ряд открывавшихся возможностей, личный состав с Корниловым и Нахимовым во главе обратил всю энергию на защиту крепости. Им здесь были показаны примеры несомненной доблести и высокого героизма. Корнилов и Нахимов пали в первых рядах защитников.

Но никакая доблесть не могла исправить ошибок, допущенных в общем руководстве войной и ее подготовкой. Гибель Черноморского флота явилась следствием их прежде всего.

2) Непосредственной причиной затопления флота была, как то указывали, слабость защиты Севастополя и малочисленность гарнизона. Без помощи от флота он не мог сопротивляться. При его гарнизоне в 9000 ч. без по крайней мере 10 000 ч. от флота его защита просто была невозможна. На флоте было еще 17 000 ч. экипажей с других судов, и они должны были пойти на усиление гарнизона. Недостаток орудий и снабжения мог быть пополнен только из морских запасов.

Лишь ценой разоружения флота могло быть продлено существование Севастополя. Это было очень дорогой расплатой за пренебрежение к нуждам береговой обороны в период подготовки войны.

3) Почему же флот так держался за Севастополь? Почему он не прорвался в море и не бросил его тогда, когда участь обороны уже фактически была предрешена (тотчас после высадки)? Потому, что другой базы, кроме Севастополя, у флота не было...

Осада Севастополя продолжалась 11 месяцев. Он упорно, героически сопротивлялся.

Армия после неудачных сражений при Балаклаве, Инкермане и р. Черной отошла к Бахчисараю, предоставив Севастополь собственной участи. В сентябре 1855 г. русские войска очистили Севастополь.

Действия союзников против отдельных пунктов черноморского побережья

Среди других операций союзников на Черном море следует отметить их экспедицию в Азовское море с целью нападения на отдельные пункты побережья. Таковая состоялась в мае 1855 г. в сопровождении 16 000-го десанта. Они высадились в Керчи, захватили там большие запасы угля, 14 пароходов, много баркасов, затем перешли к устью Дона, где уничтожили запасы хлеба и много каботажных судов. Далее – произвели опустошительные набеги на Таганрог, Мариуполь, Ейск, Геническ и Тамань. Эта «погромная» экспедиция принесла России крупный материальный ущерб.

Другой сравнительно крупной операцией была операция против Кинбурна, сопровождавшаяся его обстрелом, и кончившаяся его взятием. В операции против Кинбурна приняли впервые участие французские броненосные батареи, построенные на основании опыта бомбардировки Севастополя.

Примечание. Эти суда (всего их было 5, но в операции приняли участие только 3) имели 1400 т водоизмещения, корпуса – деревянные, обшитые 4" железной броней. В их вооружении было 18 – 50-фн. орудий, гладкостенных. Экипаж 300 ч. На них впервые появляется прообраз боевой рубки в виде железного непробиваемого пулями прикрытия для рулевого. Рангоута они не имели.

Несмотря на то, что появление этих батарей со стороны «парусного» командного состава союзников было встречено весьма скептически, они не только оправдали себя, но предопределили новый этап в судостроении вообще. Это были первые броненосные суда, и броненосный флот начало своей истории ведет от них.

Б. Кампания на Балтийском море

Кампания 1854 г.

Во время Крымской войны Балтийский театр имел второстепенное значение.

Первоначальные планы войны русского флота, идея которых относится еще к первым годам XIX века, сводились к стремлению утвердиться на датских проливах, решив тем проблему обороны Балтики. Однако по мере приближения войны, в связи с общим поворотом русской политики в сторону нерешительности и ожидания, столь активная цель являлась уже нереальной. Отказ от экспедиции на Босфор на юге приходится сопоставить с отказом операции и в направлении датских проливов.

Это имело своим следствием тот же идейный крах, как мы видели в Черном море. Принимая во внимание высказанное выше состояние Балтийского флота, он должен был привести к последствиям, в оперативном отношении еще более безотрадным.

Перед угрозой англо-французского выступления на Балтийском море протяженное русское побережье оставалось почти беззащитным, а русский Балтийский флот – значительно слабее тех морских сил, которые противник мог бросить сюда. Неожиданное сознание собственной слабости повлекло, как это обычно бывает, переоценку последней и, в связи с утратой основной идеи кампании – вызвало полный отказ от каких бы то ни было действий в открытом море. Флот был брошен к усилению приморских крепостей Кронштадта и Свеаборга.

Эта картина может быть дополнена следующими историческими штрихами:

Ставший во главе флота, сменивший Меншикова, генерал-адмирал в. к. Константин Николаевич не нашел иного способа выработки плана военных действий, как при помощи анкет, обращенных ко всем выдающимся по своему служебному положению лицам с вопросом – как быть? Ответы были получены самые различные: кто советовал соединенно, всеми тремя дивизиями Балтийского флота, дать бой в открытом море, кто – разделить его на две части – одну выдвинув вперед, а другую – оставив у Кронштадта, другие – все сосредоточить в Кронштадте, и т. п. Понадобилось созвать специальную комиссию (под председательством престарелого адмирала Рикорда, впоследствии командовавшего флотом), чтобы разобраться в этих мнениях. Эта комиссия решила – «если противник позволит», сосредоточить все три дивизии в Свеаборге.

Примечание. Сама идея плана комиссией была формулирована так: «Превосходные силы ожидаемого в Балтийском море неприятельского флота не позволяют нам вступить с ними в открытый бой с какой-либо надеждой на успех. Посему мы должны, по необходимости, остаться в положении чисто оборонительном под защитой крепостей наших, но будучи в совершенной готовности перейти в наступление...»

...«Если неприятель появится в наших водах прежде очищения Кронштадтского рейда и гавани ото льда и, притом, как предполагается, в весьма превосходных силах, то принужденный остаться в Кронштадте флот должен быть расположен таким образом, чтобы, усиливая оборону Кронштадта, вместе с тем обеспечивать и собственную безопасность».

Для случая же, если противник появится во время навигации, было решено, как сказано, сосредоточить весь флот в Свеаборг⁶.

Идеи, с которыми флот вступил в войну, сводились, в конечном счете, к пассивно оборонительному образу действий. Предположения при наличии благоприятной обстановки перейти

⁶ Лебедев. Русский флот в царствование Николая I.

в наступление гасились самой идеей, вложенной в основу плана – сохранения флота для помощи крепостям.

Ко всем недостаткам Балтийского флота как в отношении его состояния вообще (см. выше), так и в отношении его оперативных предположений, следует отнести также и дезорганизацию командования им.

Примечание. На Кронштадтском рейде находился назначенный командующим флотом адмирал Рикорд. Кроме него, без флага пребывал почти постоянно после объявления войны генерал адмирал, в. к. Константин Николаевич, который постоянно вмешивался в распоряжения Рикорда. Наконец, части флота вне Кронштадта – дивизия в Свеаборге и шхерная флотилия – Рикорду не были подчинены.

Подобную картину мы видим и в Севастополе, после ухода Меньшикова к Бахчисараю. Последний своим приказом назначил следующее взаимоотношение старших начальников: Корнилов командовал флотом; адм. Станюкович командовал портом; генерал Миллер – гарнизоном, но никто из них не был подчинен друг другу. Лишь потом, по взаимному сговору, перед лицом неприятеля, они просили Корнилова возглавить оборону.

Этих изложенных обстоятельств достаточно, чтобы понять, почему в последовавших затем действиях на Балтийском море, русский флот, одна дивизия которого оказалась в Свеаборге, а две – в Кронштадте (вопреки всем предположениям), был обречен на полнейшую пассивность.

В апреле 1854 г. началась война. Но уже 15 марта, в стремлении предупредить русских в Дании, английская эскадра, под командой адмирала Непира, в составе 19 линейных кораблей и 26 пароходов прошла Бельт.

Англичане, не встречая сопротивления, потеряв много времени, 21 мая подошли к Порккала-Удду, в течение 10 дней производя рекогносцировку Свеаборга и ожидая подхода французской эскадры.

Русский Балтийский флот к этому моменту состоял из 24 линейных кораблей (кроме того 7 старых), 23 пароходо-фрегатов и для обороны шхер – 26 гребных канонерских лодок. Таким образом по количеству судов он не уступал Непиру.

При наличии боевой предприимчивости русские могли бы воспользоваться этим моментом и атаковать англичан. Но такой поступок, как видно из вышеизложенного, совершенно не укладывается в выработанных предположениях.

Но когда затем присоединились французы и союзная эскадра достигла состава 28 линейных кораблей (из коих 14 было винтовых) и 31 пароходо-фрегата – ее силы явились уже безусловно превосходящими те, которые им мог противопоставить русский Балтийский флот.

Положение пришедших союзных сил было незавидным. Английское и французское командование постоянно пререкались между собой: определенного плана, кроме общего воздействия на Россию, у них не было. Париж и Лондон постоянно вмешивались, требуя непременно эффектных, радующих общественное мнение Англии и Франции, побед. Русский флот стоял по портам, и в море перед ними объекта не находилось. Для действий против берегов они не располагали десантной армией.

Все это привело к тому, что действия союзников вылились в ряд разрозненных случайного происхождения операций: иного значения, кроме того, что они приковывали внимание русского командования к побережью и удерживали здесь русские войска – они не имели.

Предполагавшаяся в 1854 г. атака Свеаборга со стороны моря не состоялась. Подойдя к нему, союзники решили, что их сил недостаточно, и ушли обратно в Порккала-Удд. Здесь они получили приказание атаковать и взять Бомарзунд, чтобы, завладев Оландом, предложить его Швеции с целью побуждения последней за это войти в состав коалиции. Для выполнения такой задачи из Франции был выслан 12 000-й экспедиционный отряд.

С уходом союзного флота в Оланские шхеры, для наблюдения за Кронштадтом, где, как сказано, находились главные силы русского флота, был оставлен отряд в составе 5 винтовых и 4 парусных линейных кораблей. Казалось, сама судьба давала русским случай стряхнуть с себя оперативное оцепенение и броситься на слабые силы «блокирующего» отряда. Но гипноз, в коем они пребывали, был так велик, что русский флот не вышел.

В то же время Бомарзунд после 4-дневной осады пал. В октябре союзники ушли из Балтийского моря.

Кампания 1855 г.

Кампания 1855 г. прошла в несколько другой обстановке. В распоряжении обеих сторон была целая зима, чтобы к ней подготовиться.

Русские сосредоточили внимание, главным образом, на повышении обороноспособности Кронштадта, батареи которого были усилены. Между прочим, ими были впервые применены изобретенные проф. Якоби мины заграждения⁷. Крупным мероприятием была постройка в течение зимы 30 малых паровых канонерских лодок для действий в шхерах.

Дислокация флота осталась прежней. Новых планов выработано не было.

Союзники также деятельно готовились к этой кампании. Оба командующих флотами были заменены другими, более энергичными. В 1855 г. союзный флот состоял исключительно из паровых судов – 20 винтовых линейных кораблей и 32 пароходо-фрегатов.

У русских, как и раньше, не было ни одного винтового линейного корабля.

Союзники весной подошли к Кронштадту, но отказались от его атаки. Главные силы остались блокировать его, отдельные же отряды были высланы в «погромные экспедиции» против отдельных пунктов побережья (так в эту кампанию союзники произвели набеги на Транзунд, Биорке, Котку, Ловизу, Экенес, Ганге, Бьернеборг, Карлебу, Нарву, Пернов и пр.).

В середине мая к союзникам пришли 36 паровых канонерских лодок, предназначенных специально для действий против Свеаборга, вслед за чем они начали подготовку этой операции.

28 июня Свеаборг был подвергнут бомбардированию. Несмотря на значительные разрушения, причиненные этой слабой и устарелой крепости, стратегически операция осталась безрезультатной, т. к. высадка десанта не входила в предположения союзников, прорваться же на внутренний рейд они не рискнули.

В августе англо-французский флот отошел к Наргену, до осени продолжая набеги на побережье. В ноябре – вернулся к своим портам.

Русский флот оставался совершенно безучастным зрителем событий и лишь после того, как союзники ушли, пароходо-фрегаты сделали поиск к устью Финского залива.

Примечание. Характерным показателем явился факт окончания кампании⁸ большей частью флота еще до ухода союзников из Балтики.

Так закончилась война на Балтийском море.

Следует упомянуть еще об атаке англо-французским отрядом Петропавловска на Камчатке. 4 фрегата, 1 пароход и 1 бриг союзников под прикрытием своего огня, которому с русской стороны мог противодействовать лишь 1 фрегат и слабая, наскоро выстроенная батарея, пытались высадить десант. Несмотря на двукратную атаку, она была отбита русскими.

⁷ Они, однако, были еще чрезвычайно слабы, обладая зарядом в пять фунтов пороха. Не раз на них взрывались английские суда, но повреждения были столь незначительны, что не выводили их из строя.

⁸ Окончание кампании в то время было сопряжено с разоружением судов и переводом команды на берег.

Итоги Крымской войны

Занятие союзниками Севастополя, при невозможности их дальнейшего наступления вглубь России, угроза берегам Черного и Балтийского морей не знаменовали еще полного разгрома России. Ее армия была цела, на Кавказе русские войска одержали ряд успехов, занявши пограничные турецкие области, взяв Карс – важный стратегический пункт в этом районе.

Но дальше воевать Россия не могла. Ее финансовое хозяйство было вконец расстроено войной, экономические ресурсы – исчерпаны. Вопрос уже шел не о тех целях, с которыми она начала войну, а о сохранении ее собственной безопасности. Россия должна была капитулировать.

Условия капитуляции были тяжелыми. Постановлением Парижской конференции, которую подписать русское правительство было вынуждено, Россия была лишена права иметь на Черном море военный флот, за исключением нескольких посыльных судов и стационаров. Этим пресекалась ее наступательная политика в Ближнем Востоке; черноморское побережье, выход к морю со стороны юга России, ставился в положение, опасное от вторжения противника. Турция освободилась от русского влияния – Англия могла занять его место. Россия потеряла Бессарабию, была отброшена от Дуная, и плавание по этой реке было поставлено под международный контроль. На Балтике Россия была лишена права укреплять Оланд. Лишь некоторое исправление в ее пользу границ с Турцией – вот то небольшое, что она приобрела.

Обращаясь к причинам военных неудач России, главнейшими из них являлись:

1) Несоответствие внешней политики России, явно ведшей к войне, с теми реальными боевыми средствами, которыми она располагала. Именно политика создала условия, при которых Россия была обречена на поражение.

2) Неподготовленность к войне русских армий и флота, выразившаяся в их технической отсталости, дурном вооружении, несоответствии боевой подготовки современным требованиям, плохом обучении и исключительно неудачном руководительстве.

3) Самый характер политических целей, кои преследовались Россией, указывал на громадное значение флота в случае вооруженного столкновения, ибо ареной такового служило прежде всего море, открывавшее подступ к русскому побережью и являвшееся кратчайшим путем к проливам, куда устремлялся русский империализм и откуда грозило наступление морских сил иностранной коалиции.

Флот был необходим для России. Сильный, отвечающий сложности и значению этих задач – боевой флот.

Но такого флота Россия не имела. Высадка союзников на Крым и неудача кампании вообще были прямым следствием этого.

4) Россия не имела к тому времени развитой металлургической промышленности, что определяло ее техническую отсталость. Но кроме этого, косность и военное невежество руководящих лиц содействовали дальнейшему углублению последней: в России недооценивали значения новейших технических изобретений, не учли и громадной роли парового двигателя для флота. Его оценили лишь во время самой войны.

5) Как видно из изложения событий, русская морская стратегия выказала полную несостоятельность, сведя задачи флота лишь к местной обороне отдельных пунктов. Свобода действий на море была предоставлена противнику.

Противник был неискусен, дурно организован и еще хуже руководим. Лишь полная бездеятельность в море русского флота могла дать ему победу. Это последнее и было непосредственной причиной успеха неприятельской экспедиции на Крым.

6) Именно благодаря тому, что деятельность русского флота в море была парализована и море оставалось в руках противника, Россия должна была разбросать свои сухопутные силы

для охраны побережья, не зная, куда противник направит свой удар. Помимо войск, сосредоточенных на западной границе, 200 000-я армия была прикована к берегам Балтики, а другая армия была раскинута по побережью Черного моря. Последствием этого была невозможность для России собрать в Крыму силы, которыми она могла бы сбросить союзников в море.

Если бы хотя на одном из двух морей, Балтийском или Черноморском, господствовал бы русский флот, то сосредоточение армии было бы облегчено и обстановка войны была бы иная.

Крымская война свидетельствует о том, в какой мере был необходим России сильный, современный, хорошо организованный и вполне подготовленный боевой флот. Он являлся основным условием, с одной стороны, обороны берегов ее, а с другой – выполнения наступательных задач, которые тогда преследовались русской политикой.

Влияние Крымской войны на развитие военно-морского искусства

Влияние Крымской войны на в. м. искусство приходится рассмотреть с двух точек зрения:

а) влияние на развитие военно-морского искусства вообще, и
б) те особенные последствия, которые имела эта война на развитие русского флота и идей его, получивших преобладание в последующем.

Оба эти вопроса рассмотрим отдельно:

а) Крымская война закончила эпоху парусного флота, который уже не мог конкурировать с паровым, и положила начало броненосному флоту

Первые типы нарезного оружия и мин заграждения находят себе применение и в дальнейшем получают новое развитие и усовершенствование.

В то же время общий характер боевых операций на море в Крымскую войну не только на стороне побежденных, но и победителей – оставляет глубокое чувство неудовлетворенности, даже с точки зрения тех образцов искусства, которые были даны в эпоху парусного флота. Общая шаткость идей морской войны, примитивная разработка операций, нестройное их выполнение, и как общее явление, обычная дезорганизация командования – составляет характерную черту эпохи. Идея борьбы «за обладание морем», столь отчетливо сложившаяся в результате боевой деятельности парусного флота прошлых времен (Графальгарская кампания), здесь незаметна. Тот факт, что союзники овладели им, определился не столько искусством их стратегии, сколько соответствующим уклоном стратегии русской. Наоборот, обычно крайняя необеспеченность англо-французских операций, начиная с перевозки войск в Варну и кончая высадкой на Крым – открывавшая предприимчивому противнику широкие и благодарные перспективы – свидетельствует, что принципы стратегии парусного флота как бы временно забыты.

б) Казалось бы, тяжелый урок Крымской войны должен был повлечь за собой коренной перелом в общем течении русской военно-морской мысли, ибо дефекты подготовки флота к войне были очевидны, результат их – поразителен. Казалось бы, в основу дальнейшего развития русского флота должны были быть положены иные начала, страхующие от повторения тяжелого опыта, повторения роковых ошибок...

Насколько это было так, о том нам расскажет история следующей большой морской войны – России с Японией. К этому мы еще не раз вернемся впоследствии. Но здесь поставим другой вопрос, как был понят опыт Крымской войны и какие он родил тенденции, воспринятые после нее.

Для моряков было ясно, что кампания была проиграна благодаря преимуществу союзников на море, что слабость русского флота, лишившая его возможности противостоять превосходящему его флоту противника, собственно и обусловила возможность выполнения последним десантной операции на Крым.

Но сухопутная военная наука восприняла опыт Крымской войны иначе. Главную причину неудачи увидели, помимо технических недостатков, в ошибочном развертывании армии. Была посеяна, а затем культивирована мысль о том, что если бы дислокация русских войск была иной, то союзникам не удалось бы высадиться. Не то что мы были слабы на море, а то, что неправильно были развернуты войска – вот что выдвигалось в качестве «основной, коренной ошибки»⁹. Таким образом, эта война не сдвинула сухопутные круги России в сторону признания значения флота, а наоборот, она как бы раздвоила единую стратегическую мысль на сухопутное и морское истолкование ее опыта.

С этих пор они говорят на разных языках, и две последующие войны (Японская и Мировая, первая в особенности) рисуют картину глубочайшего разрыва «стратегии морского» и «стратегии сухопутного ведомства»...

Но и во флоте опыт Крымской войны был понят односторонне. Бросающаяся в глаза техническая отсталость флота, что было несомненным и очевидным фактом, приведшим к тяжелым последствиям, заслонила собой другие стороны этого опыта. В частности не вызвала жесткой критики самих идей, вложенных в русскую морскую стратегию. Тенденция приверженности берегу и отказ от активных операций не были осуждены в принципе, они были оправданы слабостью сил. Воспитание последующих поколений не было обращено именно на ту сторону опыта. Наоборот, старательной рукой правительства она как бы затушевывалась, затемнялась. В целях «поднятия духа и воспитания» внимание поколений моряков фиксировалось на героической защите Севастополя, прославление каковой составило как бы культ в воспитании флота, придавая ему определенный уклон.

«Надо отдать справедливость героям, награждать и ценить их заслуги, – писал в 1910 г. Н. Л. Кладо¹⁰, – но нельзя возводить в культ эпоху, характерными чертами которой были военная отсталость и военное невежество. Именно за таким культом пропадают те причины, которые привели к этим поражениям, и тем самым устраняют возможность ясного сознания и устранения этих причин»...

Этот культ Севастополя не прошел бесследно в дальнейшем ходе русской морской истории, он составил предпосылку к другой трагедии русского флота – в Порт-Артуре, питая моральным содержанием оборонительную пассивную тенденцию, которая была одной из главнейших причин наших неудач на море в Русско-японскую войну.

⁹ Леер. Стратегия.

¹⁰ Кладо. Введения в историю военно-морского искусства.

Глава 3. Северо-Американская междоусобная война 1861–1865 гг.¹¹

Северо-Американская междоусобная война завершила собой переходную эпоху от парусного деревянного к паровому железному флоту.

Хотя, как видно из предыдущей главы, уже в Крымскую кампанию парусный флот должен был уступить паровым судам, и тогда же наметились пути перехода к броненосному судостроению, но та война не дала примеров широкого использования их: крупные боевые столкновения на море (кроме боя парусных кораблей под Синопом) отсутствовали, морская война велась без должного упорства, центр тяжести морских операций лежал в интенсивных перевозках и высадках войск, действиях против крепостей и берегов.

Северо-Американская междоусобная война в этом отношении более содержательна. В ней операции носят характер борьбы за море и паровые суда находят широкую арену для проявления своих боевых свойств. Операции блокады, прорыва ее, равно как и крейсерской войны здесь осуществляются в крупном масштабе: боевые действия как между отдельными судами, так и флота против берега дали опыт, которого недоставало для оценки дальнейших путей развития морской силы.

Но ее опыт не охватывал проблемы боя крупных соединений флота. Морские сражения преимущественно носили характер стычек отдельных судов. Вопрос о тактике флота крупного состава в Северо-Американской междоусобной войне не был поставлен ее боевой практикой. Лишь несколько лет спустя, в другой войне (Австро-Итальянской, в сражении при Лиссе, см. гл. 4) паровые суда, уже в значительно усовершенствованном виде получили боевое испытание в обстановке эскадренного сражения. Однако, как в том придется убедиться, на характер этого сражения имел большое влияние предшествовавший опыт Северо-Американской войны.

¹¹ Сколько-нибудь подробное исследование цикла морских войн между Крымской и Русско-японской не входит в задачу настоящей книги. Ограничиваемся лишь схематическим обзором их, отмечая данные, которые оказали влияние на развитие военно-морского искусства. В частности обширное содержание Северо-Американской междоусобной войны приводится вполне конспективно, придерживаясь курса, составленного Н. Щегловым. Для более подробного ознакомления отсылаем читателя к многочисленной литературе, имеющейся по этой войне. Рекомендуем соч. Вильсона «Броненосцы в бою» (пер. с английского), в котором как Северо-Американская война, так и другие, кончая Японо-китайской, изложены достаточно полно. Кроме ее: Шабо Арно «История военных флотов». «История северо-американского флота», Штенцель «История войны на море в ее важнейших проявлениях с точки зрения морской тактики», курс Щеглова «История военно-морского искусства».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.