

Море в огне

В.Ю. Грибовский

Российский флот на Черном море



Страницы истории. 1696–1924 гг.

Издательство
Гангут
Санкт-Петербург 2012

Море & Огне

В.Ю. Грибовский

**Российский флот на Черном море.
Страницы истории.
1696–1924 гг.**

УДК 355/359-05
ББК 63.3 (2)
Г824

Г824 Грибовский В.Ю.

Российский флот на Черном море. Страницы истории. 1696–1924 гг. — СПб.: Гангут, 2012. — 200 с.

Книга посвящена отдельным страницам истории российского Черноморского флота. Она начинается очерком о зарождении российского регулярного флота при Петре I, о его строительстве и коротком боевом пути на Азовском море. Отдельные очерки посвящены русско-турецкой войне 1787–1791 гг., развитию тактики парусного флота в войнах XVIII в, флотоводческому искусству адмирала Ф.Ф.Ушакова, русско-турецкой войне 1877–1878 гг.

Последние три очерка описывают события Первой мировой войны 1914–1917 гг., борьбу Черноморского флота с германским линейным крейсером «Goeben», междоусобную гражданскую войну и интервенцию, которые фактически привели к гибели нашего Черноморского флота.

От автора

Стратегическое значение Средиземноморского и, в частности, Черноморского бассейнов для России всегда высоко оценивалось нашим политическим и военным руководством. Черноморский флот по праву занимает видное место в российской (советской) военной истории. С историей этого флота связаны имена национальных героев России князя Г.А. Потемкина-Таврического, адмиралов М.П. Лазарева, П.С. Нахимова, В.А. Корнилова, выдающихся флагманов и командиров Ф.Ф. Ушакова, Д.Н. Сенявина, А.С. Грейга, Г.И. Бутакова, И.А. Шестакова, А.А. Попова, С.О. Макарова, Н.В. Копытова, А.А. Эбергардта, А.В. Колчака, М.П. Саблина, В.А. Кукеля, Э.С. Панцержанского, И.К. Кожанова, Л.А. Владимирского, С.Г. Гошкова, В.А. Касатонова, Б.Ф. Петрова, Л.Я. Васюкова, И.В. Касатонова, В.Л. Васюкова и других.

Десятки черноморцев стали кавалерами ордена Св. Георгия 4-й степени, Знака отличия Военного ордена (Георгиевского креста), кавалерами боевых орденов Красного знамени, Св. Николая Чудотворца, Героями Советского Союза.

Начало будущему Черноморскому флоту было положено царем Петром Алексеевичем (Петром I) в 1695–1696 годах. В кампанию 1696 года корабль и галеры, построенные в Воронеже, спустились вниз по Дону и содействовали взятию турецкой крепости Азов. В 1696 году уже целый флот, включавший помимо других судов 10 линейных кораблей, с Петром I на корабле «Отворенные ворота» совершил демонстративный поход в Керчь по Азовскому морю. Тогда же 46-пушечный корабль «Крепость» впервые в истории нашего флота пересек Черное море и доставил в Константинополь царского посла.

Усиленное кораблестроение на донских верфях в первые годы XVIII века в немалой степени удержало турок от военного выступления против России в критическом для нее 1709 году. Однако после неудачного Прутского похода 1711 года Петру I пришлось вернуть султану Азов и Таганрог, отказавшись от выхода к бе-

регу Азовского моря. Построенный многочисленный Азовский флот не получил прямого продолжения. Тем не менее именно его создание положило начало отечественной школе военного кораблестроения и мореплавания.

На основе опыта строительства Азовского флота Петр I в короткие сроки создал флот на Балтике, основание которому было положено в 1703 году. Балтийский флот получил боевое крещение в Великой Северной войне. В первом крупном морском сражении — 27 июля 1714 года у полуострова Гангут — российский гребной флот под командованием самого Петра в виду превосходящих сил неприятеля обогнул Гангутский полуостров и после жестокого боя захватил 10 шведских военных кораблей.

День Гангутской победы — 27 июля (день святого Пантелеймона) ежегодно отмечался в российском флоте торжественными праздничными мероприятиями. Эта традиция, прерванная в 1917 году, была восстановлена в 1939 году наркомом ВМФ СССР Н.Г. Кузнецовым. Естественно, что в это время помянуть святого было не принято, поэтому Николай Герасимович мудро выбрал для праздника Дня Военно-Морского флота последнее воскресенье июля, что примерно соответствовало прежней дате.

В 1719 году в бою у о. Эзель эскадра из 7 парусных кораблей под командованием капитана Н.А. Сенявина преследовала и захватила 3 шведских корабля, в том числе линейный корабль и фрегат. Это была первая значительная победа отечественного парусного флота в открытом море. В конце царствования императора Петра Великого Балтийский флот насчитывал 27 линейных кораблей, более 100 галер и других судов. Россия стала сильнейшей морской державой на Балтике.

Для действий против турецкого флота в войне 1735–1739 годов были созданы флотилии на Дону и на Днепре, которые, однако, после войны упразднили.

В русско-турецкой войне 1768–1774 годов роль флота была весьма значительной. Балтийский флот послал эскадры в Средиземное море, а на Дону была вновь создана флотилия для действий на Азовском и Черном морях. В 1769 году впервые в истории в Средиземное море вошли российские линейные корабли эскадры адмирала Г.А. Спиридова, державшего флаг на 66-пушечном корабле «Евстафий Плакида». В 1770 году российский флот под командованием генерал-аншефа А.Г. Орлова (9 линейных кораблей) в Чесменском сражении практически

уничтожил весь турецкий флот в Архипелаге (Эгейское море). Потеряв «Евстафий», взорвавшийся от пожара турецкого корабля «Буркузафер» (у нас его называли «Реал-Мустафа»), который был уже взят русскими на абордаж, наши моряки уничтожили 15 и захватили один линейный корабль противника. За Чесменскую победу адмиралы и офицеры флота были впервые награждены орденами Св. Георгия. Донская флотилия успешно действовала на Азовском и Черном морях и в немалой степени способствовала утверждению русских в Крыму.

В русско-турецкую войну 1787–1791 годов активно действовал уже Черноморский флот России, основанный в 1783 году на базе прежней Азовской (Донской) флотилии. Уже в кампанию 1788 года Севастопольский флот успешно отразил атаку превосходящих сил османского флота при Фидониси. Другая часть флота (Лиманская) нанесла серьезное поражение туркам при Очакове. Кампания 1790 года была отмечена победами Черноморского флота при Керчи и при Тендре. В обоих сражениях флотом командовал талантливый флотоводец контр-адмирал Ф.Ф. Ушаков.

В 1791 году с флотом из 16 линейных кораблей он нанес завершающее поражение флоту противника (18 линейных кораблей) при Калиакрии (у берегов Болгарии). В 1799 году, во время войны с Францией, объединенный русско-турецкий флот под командованием Ф.Ф. Ушакова в Средиземноморской кампании десантами занял Ионические острова и заставил капитулировать сильную приморскую крепость на о. Кофу (Керкира).

В войне с Францией в 1804–1807 годах на Средиземном море был сосредоточен целый флот из 16 балтийских и черноморских линейных кораблей, а также других судов и дивизии сухопутных войск под главным командованием вице-адмирала Д.Н. Сенявина.

Эти силы, базируясь на Корфу, в 1806–1807 годах добились значительных успехов в боях с французами, на побережье и в акватории Адриатического моря. С началом русско-турецкой войны 1806–1812 годов Д.Н. Сенявин начал развертывание части своего флота в Эгейском море, где в 1807 году дважды поразил турок при Дарданеллах и Афоне, сохранив завоеванные позиции в Адриатике.

Однако противоборство с французами решилось в сражениях на суше, где русская армия не смогла одолеть противника. По условиям Тильзитского мирного договора 1807 года Россия

лишилась базы на Ионических островах, а флот Д.Н. Сенявина оказался заложником коренного изменения политической обстановки. В результате адмирал был вынужден оставить часть кораблей в Средиземном море, где большинство из них продали французам, а часть кораблей передали англичанам на сохранение до заключения мира с Англией, нарушенного в 1807 году.

В войне с Турцией 1806—1812 годов Черноморский флот, несмотря на некоторые успехи, серьезной роли не сыграл. Так, намеченный в 1807 году высшим военно-морским руководством план действий против Константинополя (Истанбула) не был выполнен из-за несостоятельности командования флотом и войсками на юге России. В итоге победа в 1812 году была обеспечена военными и дипломатическими успехами известного генерала М.И. Кутузова.

В Средиземноморской кампании 1827 года главную задачу вновь решил Балтийский флот, эскадра которого под командованием контр-адмирала Л.П. Гейдена в составе союзного англо-франко-русского флота разгромила турецко-египетский флот при Наварине.

Русско-турецкая война 1828—1829 годов была отмечена активными действиями Черноморского флота под командованием вице-адмирала А.С. Грейга против турецких крепостей на западном побережье моря. В то же время главный командир флота пренебрег ближней блокадой Босфора, что привело к потере фрегата «Рафаил» и фактически безнаказанным походам сравнительно слабого флота Османской империи, который, однако, потерпел неудачу в погоне за маленьким героическим бригам «Меркурий».

Видное место в истории Черноморского флота занимают Абхазская экспедиция во время кавказских войн в первой половине XIX века и Босфорская экспедиция 1833 года. Последняя привела к заключению Ункер-Искелесийского договора, вновь открывшего Черноморскому флоту выход в Средиземное море. Правда, спустя семь лет (1840 г.) этот договор был сменен новым — Лондонским, который оставил право прохода Черноморских проливов на усмотрение султана.

Этот просчет дипломатии Николая I дорого обошелся России во время Крымской (Восточной) войны 1853—1856 годов. В ответ на уничтожение русскими турецкой эскадры при Синопе (1853 г.) в Черное море вошел союзный англо-французский флот, кото-

рый превосходил наш Черноморский не столько количеством и качеством паровых судов, сколько общей численностью кораблей и орудий.

Битва за Севастополь в 1854—1855 годах унесла больше жизней моряков, чем все предыдущие войны. Парижским трактатом 1856 года России и Турции было предписано держать в Черном море только ограниченные военно-морские силы, годные, в лучшем случае, для пограничной службы.

Османская империя, сохранившая возможности для развития своего флота в других водах (Мраморное и Эгейское моря), воспользовалась Парижским трактатом для развернутого военно-морского строительства. Новые броненосцы в 1863—1876 годах заказывались султанским правительством в Англии и во Франции. В результате к 1877 году турки располагали многочисленным броненосным флотом, примерно равным по боевой мощи флотам Австрии, Италии, а также английскому и французскому на Средиземном море.

Россия, отказавшаяся в 1871 году от унижительных статей Парижского трактата, к войне 1877—1878 годов по некоторым причинам не успела восстановить боеспособность флота на Черном море. Пришлось действовать по обстановке, опираясь на доблесть команд маленьких минных катеров и вооруженных коммерческих пароходов. Слабость Черноморского флота в немалой степени повлияла на решения Берлинского конгресса 1878 года, который не позволил в полной мере воспользоваться победами русской армии в Болгарии, Румелии и Анатолии.

После русско-турецкой войны 1877—1878 годов правительство Александра III, а потом и Николая II предприняло радикальные меры по возрождению Черноморского флота.

Русско-японская война 1904—1905 годов косвенно повлияла на боеспособность Черноморского флота, который стал и активным участником первой русской революции 1905—1907 годов. К 1914 году флот восстановил боеготовность и превосходство во всех отношениях над турецким флотом, но испытывал недостаток в кораблях новых типов. Этот недостаток сказался после вступления Турции в Первую мировую войну на стороне Германии, которая усилила турецкий флот двумя новейшими по тем временам крейсерами — линейным (большим) «Гебен» и легким (малым) «Бреслау». В борьбе с этими кораблями Черноморский флот, несмотря на качественное превосходство противника, успешно

решал поставленные задачи. С осени 1915 года, по вступлении в строй двух первых наших дредноутов — «Императрица Мария» и «Императрица Екатерина Великая» — каждый выход в Черное море германских кораблей грозил им гибелью.

В кампанию 1916 года Босфор был заблокирован русскими минными заграждениями. Константинополь испытывал угольный голод, а приморские фланги войск и берега противника страдали от ударов Черноморского флота.

В революционном 1917 году боеспособность флота в силу известных причин значительно снизилась. А в Гражданскую войну 1918—1920 годов его постигла настоящая трагедия. В результате часть кораблей, во избежание захвата германцами, была затоплена в Новороссийске по приказу Совнаркома (из Москвы), многие — уничтожены английскими и французскими интервентами, а оставшиеся в составе белого Русского флота ушли в Константинополь и далее — в Бизерту, французский военный порт в Тунисе. К 1921 году в составе Рабоче-Крестьянского Красного Флота на Черном море остался единственный полноценный боевой корабль — подводная лодка АГ-21.

Советский период истории Черноморского флота начался если не с нуля, то примерно с 10%, а именно с восстановления поврежденных и достройки очень немногих оставшихся на верфях кораблей. Он нуждается в отдельном исследовании, а настоящее издание в основном посвящено дореволюционному периоду. Оно представляет собой ряд статей и очерков, написанных на основании наиболее достоверных, по мнению автора, научных трудов и документов.

Автор выражает признательность сотрудникам ЦВММ, ЦВМБ, РГА ВМФ, издательства «Гангут», в частности Р.В. Кондратенко и В.А. Грибовской, за помощь и сотрудничество в подготовке этого издания.

Глава 1

АЗОВСКИЙ ФЛОТ ПЕТРА I. 1696–1711

Будущий император Петр Великий заинтересовался мореплаванием в ранней юности. В 1688 году Петр плывал по реке Яузе на боте «аглицкой работы», отремонтированном для него голландцем Карштенем Брандтом. Этот бот вошел в историю под наименованием «Дедушки русского флота» и ныне хранится в Центральном Военно-Морском музее.

Из тесной Яузы царь перебрался в Просяной пруд, а в 1689 году на берегу Плещеева озера, в Переяславле-Залесском, основал верфь для постройки целой «потешной» флотилии. В маневрах 1692 года с пальбою на озере, кроме других судов, участвовали два небольших фрегата, построенных по голландскому образцу.

В 1693 году Петр I совершил поездку в Архангельск, где впервые вышел в море и основал государственную верфь. В следующем году царь вывел в Белое море уже целую эскадру: корабли «Святое Пророчество», «Апостол Павел», яхту «Святой Петр». Он собирался вести торговлю из Архангельска на русских кораблях, но понимал, что из-за сурового климата и удаленности от центра России архангельская торговля будет ограниченной. Эта мысль побудила Петра I обратиться к завоеванию выхода в Черное, а затем и в Балтийское моря.

Первая цель соответствовала обязательствам России перед «Священной лигой», антитурецким союзом Священной Римской империи (Австрии), Речи Посполитой (Польши) и Венеции, к которому Московское государство присоединилось при правительнице Софье.

В кампанию 1695 года Петр I избрал главным объектом операций турецкую крепость Азов, запиравшую выход из Дона в Азовское море. В походе 30-тысячную русскую армию сопровождал целый караван транспортных судов, в основном стругов. Однако взять крепость не удалось. Одной из причин этого яви-

лась поддержка осажденных турецким флотом, под прикрытием которого Азов получал доставляемые морем боеприпасы и продовольствие.

Неудача первого азовского похода побудила Петра I предпринять срочные меры по строительству боевых кораблей. В начале 1696 года в подмосковном селе Преображенское и на верфи в Воронеже была развернута постройка кораблей и галер по европейским образцам. К их созданию привлекли иностранных мастеров и моряков, солдат Преображенского и Семеновского полков и 26 тысяч крепостных крестьян, назначенных согласно царскому указу.

Весной 1696 года были спущены на воду 2 корабля, 23 галеры, 4 брандера, 23 карбуса и шняка, а также 1217 грузовых стругов и 420 морских лодок. Вскоре вновь построенный «морской караван», как тогда называли флот, под командованием адмирала Ф.Я. Лефорта совершил первый поход вниз по Дону к стенам Азова.

Франц Яковлевич Лефорт (1655—1699 гг.) — первый главнокомандующий, адмирал российского флота, швейцарец на московской службе, мало понимал в морском деле, но был особо доверенным лицом и ближайшим советником молодого царя. Его авторитет придавал «морскому каравану» особое значение.

Ф.Я. Лефорт одновременно был и генералом армии, поэтому его иногда называли «генералом и адмиралом» или «генерал-адмиралом». Тогда же Петр I, по аналогии с иностранными флотами, назначил первых вице-адмирала, шаутбенахта (контр-адмирала) и капитанов кораблей. Следующие по старшинству корабельные офицеры именовались комендерами, поручиками, подпоручиками и констапелями. Все они, как и подавляющее большинство матросов, были иностранцами. Дополнялись экипажи кораблей солдатами гвардейских полков.

В походе участвовал только первый из двух построенных «воинских кораблей» 5-го ранга — 34-пушечный парусно-гребной фрегат (точнее, пинас) «Апостол Петр». Этот корабль длиной 32, шириной 7,36 и осадкой 2,7 м строил Август Мейер, который и стал его первым капитаном. «Апостол Петр» из-за мелководья не удалось вывести в Азовское море, но он принял участие в ближней блокаде и бомбардировке крепости. Зато в море прорвались казачьи лодки, а потом и галеры.

20 мая 1696 года 40 лодок атамана Фрола Миняева в устье Дона атаковали турецкие суда с припасами и взяли на абордаж

2 корабля и 10 грузовых тумбасов с боеприпасами и продовольствием. С 3 июня Азов был окружен русскими с суши и с моря. А 14 июня к устьям Дона подошел турецкий флот из 6 кораблей и 17 галер с четырехтысячным десантом, но не решился атаковать русские галеры, чтобы помочь осажденным. 18 июля Азов капитулировал¹. Трофеями победителей стали 96 крепостных пушек, 21 купеческий корабль, 14 кончебасов — грузовых судов среднего размера — и большое количество боеприпасов.

Строительство Азовского флота

Для удержания Азова и продолжения войны с Турцией 20 октября 1696 года Петр I во время «сидения с боярами в делах» в селе Преображенском предложил создать «флот или караван морской в 40 или вещь судов состоящий». Боярская дума приговорила: «Морским судам быть, а скольким — о том справиться о числе крестьянских дворов, что за духовными и за всяких чинов людьми...» 4 ноября того же года на очередном «сиденье» великого государя с боярами было решено: «корабли сделать со всей готовностью, и с пушками, и с мелким ружьем, как им быть в войне, к 1698 году или прежде, а делать их так: св. патриарху и властям, и монастырям с 8000 крестьянских дворов корабль. С бояр и со всех чинов служивых людей с 10.000 крестьянских дворов корабль, гостям и гостинной сотне, черных сотен и слобод, беломесцам и городам вместо десятой деньги, которая с них собиралась в прошлых годах, сделать 12 кораблей со всеми припасами».

Так была создана законодательная и материальная основа крупных военно-морских сил на Азовском море, строительство которых положило начало российскому регулярному флоту. 1696 год можно с наибольшим основанием считать годом его рождения, учитывая значение не только законодательных актов, но и первого успешного боевого похода российского «морского каравана» и взятия Азова.

Первоначально для флота предполагалось построить 55 кораблей, 11 бомбардирских судов и брандеров. Светские и духовные владельцы крестьян, имевшие более 100 дворов, объединялись в «кумпанства» (компании), каждое из которых строило один ко-

¹ Елагин С. История русского флота. Период Азовский. — СПб., 1864. — С. 18–50.

рабль. 10 кораблей предстояло построить государю, 6 — патриарху, 5 — духовенству, 34 — боярам и дворянам, все бомбардирские и брандеры — городам².

Руководство всем делом сосредоточилось в «Царском шатре на Воронеже». Для непосредственного управления «кумпанствами» и адмиралтействами (верфями) Петр I назначил главу Владимирского судного приказа окольничьего А.П. Протасьева, получившего звание «адмиралтейца».

В Воронежском адмиралтействе и на 9 других верфях трудились тысячи крепостных крестьян, корабельные мастера, офицеры и матросы приглашались из-за границы. В 1694—1699 годах из Голландии, Англии, Дании, Швеции, Венеции прибыло до 170 одних только корабельных мастеров и подмастерьев, из которых около 80% составляли голландцы.

Однако уже в 1697 году Петр I направил за границу для обучения кораблестроению и навигации 60 молодых дворян, а вскоре и сам в составе Великого посольства, вместе с ближайшими помощниками, поехал учиться морскому делу. В 1697—1698 годах царь постигал практику кораблестроения в Голландии, теорию — в Англии, получил аттестат корабельного мастера, привезя в Россию не только знания и навыки, но и модели кораблей, книги, приборы и инструменты.

С 1698 года первых российских моряков обучал в своей «навигацкой школе» на реке Миус уроженец берегов Адриатики М. Меланкович. В августе 1699 года в Москве начал преподавание навигации и астрономии приглашенный Петром I воспитанник Эбердинского университета Генри (Андрей Данилович) Фарварсон (умер в 1739 г.).

14 января 1701 года в столице, в Сухаревой башне, указом Петра было основано первое в России высшее светское учебное заведение — «Школа математических и навигацких наук», или Навигацкая школа. Профессором навигации и астрономии в школе стал А.Д. Фарварсон, математику преподавал Л.Ф. Магницкий, автор известного учебника по арифметике. Школа была рассчитана на 200 человек и выпускала навигаторов, которые после практики на флоте по экзамену становились морскими офицерами или штурманами, а также специалистов для армии и гражданской службы. Вначале Петру I пришлось загонять не-

² Бестужев Н.А. Опыт истории российского флота. — Л.: Судпромгиз, 1961. — С. 73.

которых дворян в школу грозными указами, а в 1711 году в ней обучалось уже 500 учеников в возрасте от 15 до 33 лет.

К 1700 году «кумпанства» построили 134 различных корабля и судна, однако качество последних из-за поспешности постройки, низкой квалификации мастеров и финансовых злоупотреблений оставляло желать много лучшего. Указом от 20 апреля 1700 года строительство кораблей было полностью передано от кумпанства государству. Казнокрада А.В. Протасьева Петр I заменил Ф.М. Апраксиным, поставленным во главе нового Адмиралтейского приказа.

Федор Матвеевич Апраксин (1661–1728 гг.), родственник дома Романовых (брат царицы Марфы, жены царя Федора Алексеевича), был в числе первых сподвижников Петра I по созданию «потешных» войск и флота. С 1693 года в должности двинского воеводы и губернатора Архангельска он руководил там созданием новой верфи для морских судов, потом участвовал во втором Азовском походе и изучал морское дело в составе Великого Посольства. Проявил себя незаурядным администратором, а впоследствии полководцем и флотоводцем и с 1706 года возглавил российский флот. В 1700–1706 годах Ф.М. Апраксин непосредственно руководил строительством кораблей, адмиралтейств в Воронеже и Таврове, военного порта в Таганроге, где предполагалось устроить гавань для помещения 200 судов.

Вернуть Азов и вообще направить против России сколько-нибудь значительные силы Турция не могла: она увязла в войне на западе империи. Несмотря на моральную поддержку со стороны Франции, которая даже провела военную демонстрацию против австрийцев на Рейне, османам не удалось добиться успехов. Сказалось качественное превосходство войск союзников по «Священной лиге».

Решающее сражение войны произошло в сентябре 1697 года при Зенте, у реки Тисы. Войско султана было разгромлено австрийской армией с потерей до 30 тысяч человек только убитыми. Погиб и великий везир, а сам Мустафа II едва спасся бегством.

В октябре следующего года в местечке Карловицы (Славония) собрался конгресс для заключения мира. Посредниками выступили представители Англии и Голландии, объединенных тогда одной короной (голландский штатгальтер Вильгельм Оранский был одновременно и английским королем — Вильгельмом III).

Россию представлял думный советник П.Б. Возницын, который добивался уступки Турцией Азова и завоеванных русской армией поднепровских городков, а также передачи Керчи. Однако здесь россияне в первый, но отнюдь не в последний раз столкнулись с коварством союзников и недоброжелательностью посредников, которые не только не настаивали на условиях, предложенных Петром I, но и поддерживали позицию турецкой стороны.

В результате каждый из трех союзников заключил отдельный договор с Турцией. Венеция, Польша и особенно Австрия получили значительные территориальные приобретения. Россия же оказалась в изоляции, а посредники даже советовали ей принять турецкие требования, чтобы не воевать в одиночку.

В этих условиях П.Б. Возницын проявил не только дипломатическую гибкость, но и твердый характер. В присутствии турок он заявил: «Война — так война, у русского царя достаточно сил воевать и без союзников». Результатом переговоров стало заключение в январе 1699 года перемирия между Россией и Турцией сроком на два года. Азов оставался за Россией.

Война со «Священной лигой» обнаружила значительное ослабление военной мощи Османской империи. Карловицкий конгресс 1699 года знаменовал переход турок-османов от наступления на Европу к обороне. Турция на сей раз не получила не только дани либо контрибуции, как в предыдущие войны, но должна была отдать часть завоеванных ею прежде территорий. В то же время на конгрессе обнаружилось враждебное отношение европейских держав к России, что, понятно, вызвало большое недовольство Петра I. Все это в сочетании с ограниченными результатами Великого посольства 1697–1698 годов побудило царя к первоочередному разрешению балтийской проблемы.

Для этого требовалось обезопасить южные границы, т. е. добиться не перемирия, а прочного мира с Турцией. Успех переговоров мог быть обеспечен солидными аргументами — сильными армией и флотом. Если османская армия была серьезно потрепана союзниками, то флот неудачливого полководца султана Мустафы II в количественном отношении выглядел довольно внушительно.

В 1698 году, накануне переговоров в Карловицах, в составе султанского флота были вооружены:

- эскадра Мраморного (Белого) моря под командованием Хюсейн-паши (капудан-паша) — 21 корабль («галион») и 32 больших и средних парусно-гребных судна (галеры, «фрегаты»);
- эскадра Азовского моря под командованием Али-паши (в Керчи) — 4 корабля и 41 разного рода парусно-гребное судно (галеры, «фрегаты», «скампавей»);
- Днестровская эскадра под командованием Мустафы-бея — 80 различных парусно-гребных судов.

О комплектации эскадры Азовского моря известно, что на каждом корабле насчитывалось по 450 человек команды, на больших 25-баночных галерах — по 150, 18-баночных «фрегатах» — по 80, на 12-баночных «скампавеях» — по 35 человек, очевидно, без гребцов³.

Поскольку Петр I не собирался вести военные действия после заключения перемирия, а передвижения армии могли вызвать негативную реакцию турок, то он выбрал в качестве аргументы дипломатии вновь построенный флот. Царь задумал вывести флот в Азовское море, провести демонстрацию у Керчи — показать флаг и направить посольство в Константинополь на военном корабле.

После смерти Ф.Я. Лефорта (в 1699 г.) общее руководство флотом возглавил генерал и адмирал Федор Алексеевич Головин (1650—1706 гг.), особо доверенное лицо из ближнего окружения Петра I. Отличившийся ранее на дипломатическом поприще, Ф.А. Головин был также поставлен во главе Приказа воинского морского флота, Посольского приказа, а с 1701 года одновременно осуществлял общее руководство Навигацкой школой. Он стал первым кавалером вновь учрежденного Петром I ордена Св. Андрея Первозванного (1699 г.) и первым российским генерал-фельдмаршалом.

В 1700 году в Воронеже был спущен на воду 58-пушечный корабль «Гото Предестинация» («Божье Предвидение»), спроектированный на основе лучших английских достижений и заложенный (в 1698 г.) самим Петром I — «корабельным мастером Петром Михайловым». Этот корабль (длина 36 м, ширина 9,5 м, глубина интрюма 2,97 м) строился исключительно россиянами под руководством царя, Федосея Скляева и Лукьяна Верещагина, и считался лучшим на флоте. На деках «Предестинации» были установлены 26 16-фунтовых и 24 8-фунтовых орудий, на баке и юте — 8 3-фунтовых орудий.

³ *Buyuktuerul A. Osmanli deniz harp tarihi. Cilt: 2. Istanbul, 1970. — S. 170.*

Керченский поход 1699 года

Постройка кораблей «кумпанствами» (всего их было 68) в основном завершилась уже в 1699 году. С учетом кораблей, достроенных в 1701–1704 годах, «кумпанствами» было построено 134 различных судна, в том числе 19 «баркалунгов», или «барколонов» (двухпалубных «воинских кораблей»), и 33 «варварийских», типа военных флейтов, принятых у корсаров Средиземного моря. Но большинство из них либо были непригодны к службе, либо могли нести только легкую артиллерию и нуждались в переделке.

В июле 1699 года в Азовское море удалось вывести всего 10 кораблей, 2 галеры, 6 бригантин, 6 фуркатов и 4 казацких лодки. С 1 августа этот флот у Таганрога начал эволюции под командованием генерала и адмирала Ф.А. Головина, державшего флаг на 62-пушечном корабле «Скорпион». 18 июля 1699 года Азовский флот прибыл в Керчь, где его встретили 4 турецких корабля и 9 галер. Целями похода были проводы до Керчи 46-пушечного корабля «Крепость», который должен был доставить в Константинополь царского посла, и демонстрация флага.

Обе цели были достигнуты: российский флот у Керчи оказался сильнее турецкой эскадры. Общий состав Азовского флота в походе, согласно обобщенным данным В.Г. Крайнюкова, представляется в следующем виде.

Корабли:

- 62 (52)-пушечный «Скорпион», капитан А. Рейс, 236 (300) человек команды;
- 34 (36)-пушечный «Благое Начало», вице-адмирал К.И. Крюйс, 76 (165) человек команды;
- 32 (36)-пушечный «Воинский цвет», шаутбенахт Я. фан Рез 87 (175) человек команды;
- 42 (42)-пушечный «Отворенные врата», капитан Петр Михайлов 174 (240) человек команды;
- 26 (28)-пушечный «Апостол Петр», капитан Г. Фохт, 103 (125) человек команды;
- 46 (36)-пушечный «Крепость», капитан П. фон Памбург 106 (150) человек команды;
- 36 (36)-пушечный «Сила», капитан С. Рохюскин 105 (160) человек команды;
- 26 (36)-пушечный «Соединение», капитан Е. Мейер 86 (160) человек команды;

- 50 (36)-пушечный «Безбоязнь», капитан Я. Бекман 101 (150) человек команды;
- 22 (28)-пушечный «Меркуриус», капитан Я. Волрант, 89 (125) человек команды.

Всего 10 кораблей, 376 (366) пушек и 1163 (1750) человека команды. Сведения о вооружении и командах приведены по книге С.И. Елагина, а в скобках — по гравюре А. Шхонебека. Точность как тех, так и других вызывает некоторые сомнения. Так, посол Е.И. Украинцев пишет, что в команде корабля «Крепость» состояли всего 145 человек. В.Г. Крайнюков указывает, что на кораблях «Благое начало», «Сила» и «Воинский цвет» имелось в походе по два 6-, восемнадцать 4- и шесть 3-фунтовых пушек, а также по 10 2-фунтовых дробовых басов (всего — 36). Пушки были чугунные и, вероятно, шведского происхождения⁴.

Кроме кораблей в состав флота входили две большие галеры — «Правда» и «Заяц» (на каждой по 5 пушек, по 22 дробовых баса и по 375 человек команды), шесть бригантин, шесть фуркатов (небольшие парусно-гребные суда) и четыре казацкие лодки (300 казаков атамана Фрола Миняева).

28 августа флот, выполнив свою миссию главного аргумента в переговорах с турецким комендантом Керченской крепости, направился обратно в Азов, а корабль «Крепость» взял курс на Константинополь. Этим кораблем командовал капитан П. фон Памбург, под командой которого состояли поручик, 2 штурмана, подштурман, боцман, подбоцман, констапель, лекарь, 16 матросов (иностранцы) и 111 урядников и солдат Преображенского и Семеновского полков. Всего 145 человек, не считая чинов посольства.

О первом нашем черноморском капитане известно весьма немного. Уроженец германских земель, Питер фон Памбург был принят в русскую службу капитаном в 1698 году и послан в Воронеж. В составе эскадры командовал «Крепостью», на которой и отправился в отдельное плавание. Очевидно, что он был достаточно опытным моряком и являлся одним из главных составителей наших первых карт Черного и Азовского морей. После успешного возвращения из Константинополя в Азов он был направлен в Архангельск. В июне 1702 года в составе эскадры вице-адмирала К.И. Крюйса капитан Памбург командовал

⁴ Крайнюков В.Г. Первенец Воронежской верфи // Судостроение. — 1986. — № 10. — С. 57–61.

малым фрегатом «Святой Дух», построенным на Вовчугской верфи. Эскадра совершила поход из Архангельска к Соловецкому монастырю и далее до Нюхчи. Здесь в сентябре 1702 года Памбург был «заколот на поединке» инженер-генералом Ламбертом.

Примечательно, что именно в начале этого года (14 января) Петр I, под влиянием возникавших среди принятых на русскую службу иностранцев поединков (обычай, занесенный из Европы), подписал специальный указ о дуэлях. В нем говорилось: «А если кто впредь, чрез сей Его Великого Государя именной указ, учнет такие поединки заводить, или на те поединки кого вызывать, и ходить собою для какого-нибудь задора, и в таком поведении кому хоть малые раны учинятся; и тем людям, кто такие поединки начнет заводить или, на поединки вызвав, кого чем поранит, учинена будет смертная казнь без всякой милости».

Автору неизвестно, как за свой проступок поплатился генерал Ламберт. Ясно только то, что капитан Памбург, очевидно, храбрый человек, также преступивший указ, поплатился жизнью. Служба его в русском флоте оказалась короткой, но яркой.

«Крепость» первым из кораблей российского флота пересек Черное море и вступил в Босфор 2 сентября 1699 года, орудийным салютом известив об этом турецкого султана, который от гнева «едва не велел истребить» дерзких москвитов. Однако султан одумался, а затянувшиеся было переговоры царского посольства с Портой в 1700 году окончились заключением Константинопольского перемирия на 30 лет между Россией и Турцией. Перемирие закрепило за Россией Азов и часть побережья Азовского моря с Таганрогом. Правда, россияне не получили права свободного плавания по Черному морю, зато Петр I добился возможности направить армию на северо-запад против Швеции.

С началом Великой Северной войны, хотя строительство кораблей для Азовского флота не прекратилось, большинство офицеров, включая флагманов и капитанов, солдат и матросов, отъехали на Север. Управлять флотом на Азовском море был оставлен капитан Я. Бекман, который, очевидно, пользовался доверием царя, как опытный моряк.

Ян Бекман (John Bekham) в 1698 году прибыл в Архангельск на яхте, подаренной Петру I английским королем и 4 июня того же года был принят в русскую службу капитаном. В Керченском походе он, как указывалось выше, командовал кораблем «Безбоязнь». В 1709 году Я. Бекман был произведен в капитан-командоры

красного флага, в кампании 1711 года поступил под команду вице-адмирала К.И. Крюйса командиром корабля «Ластка». Скончался Я. Бекман в Азове 10 сентября 1711 года, оставшись отчасти забытым, но, по существу, третьим в истории (после Ф.Я. Лефорта и Ф.А. Головина) командующим Азовским флотом.

Вслед за «Гото Предестинацией» в Воронеже были спущены на воду построенные за счет казны корабли 58 (56)-пушечная «Черепаша», 36-пушечное «Разженное железо», 66-пушечный «Святой Георгий» (1701 г.), 62 (64)-пушечный «Дельфин», 62-пушечный «Вингельгак» и «Воронеж» (1703 г.), 70-пушечный «Самсон» (1704 г.) и «Старый дуб» (1705 г.), 64-пушечный «Аист» (1706 г.), 50-пушечный «Ластка», 60-пушечный «Шпага» и «Сулица» (1709 г.), 80 (82)-пушечный «Старый орел», 70-пушечный «Спящий лев», 60-пушечный «Скорпион» и «Цвет войны» (1709 г.). Всего 16 кораблей, длиной по нижней палубе от 32 до 48 м, шириной до 13 м и с вооружением из более мощных орудий, чем «кумпанские». Экипаж большинства из них превышал 300, а некоторых и 400 человек⁵.

Некоторые из перечисленных кораблей, очевидно, никогда не вооружались и не выводились из устья Дона. Известно также, что часть из ранее заложенных и все заложенные по приказаниям царя в 1707–1710 годах в Таврове (24-, 48- и 80-пушечные), достроены не были.

Несмотря на указанные выше подробности, совершенно очевидно, что приоритет в кораблестроении в первое десятилетие XVIII века Петр I отдавал именно Азовскому флоту. С 1703 года в Стамбуле (Константинополе) находился постоянный посол России известный дипломат граф П.А. Толстой. В конце 1710 года, когда султан под влиянием шведского короля Карла XII, находившегося после Полтавы (1709 г.) на территории Османской империи (в Бендерах), решился на войну с Россией, граф П.А. Толстой был арестован и отправлен в каземат в Семибашенном замке.

Подобная акция надолго стала своеобразной «традицией» в русско-турецких отношениях. Попытки Петра I решить конфликт мирным путем не удалась. Крымские орды уже в декабре 1710 года совершили набег на южные пределы России, дошли до Харькова и вернулись обратно. 22 февраля 1711 года русский царь объявил войну султану.

⁵ Данилов А.М. Линейные корабли и фрегаты русского парусного флота. — Минск: Амалфея, 1999. — С. 15–19.

П.А. Толстой составил подробное описание Османской империи и ее вооруженных сил. Он пришел к выводу, что военное ослабление империи османов было следствием экономического упадка. Техника армии, в том числе артиллерия, устарела. В XVIII веке она отставала от европейской на полтора века. В поле турки по-прежнему действовали большими массами, а не регулярным строем. Дисциплина в войсках была низкой, жалование выплачивалось нерегулярно. Гвардейцы султана — янычары — стремились уклониться от участия в походах, предпочитая занятия собственным хозяйством, чем напоминали наших стрельцов.

Флот находился в несколько лучшем положении, но в техническом отношении также уступал европейским. Слабым местом и армии, и флота была подготовка командного состава. Последний зачастую имел даже низкий общеобразовательный уровень. Не случайно командные посты на флоте часто занимали ренегаты — принявшие ислам христиане-европейцы. Первую печатную турецкую карту Мраморного моря только в 1719 году изготовил Ибрагим Мютеферрика, по происхождению — венгр из Трансильвании. В 1724 году он же отпечатал карту Черного моря, а позднее основал первую типографию, выпускавшую книги на турецком языке⁶.

Большинство турецких офицеров искали в службе материальную выгоду и, вместе с мусульманским духовенством, сопротивлялись освоению технических и военных знаний, носителями которых являлись «неверные» «франки» — европейцы. Первая артиллерийская школа была основана в Стамбуле в первой половине XVIII века ренегатом из Франции. Он же впоследствии отмечал слабость османской армии, в которой не удалось провести реформы по европейскому образцу.

В то время когда П.А. Толстой изучал Османскую империю и отстаивал интересы России в Высокой Порте (так русские именовали турецкое правительство), Петр I воевал со Швецией. После первой неудачи под Нарвой (1700 г.) Великая Северная война ознаменовалась победами в Прибалтике, основанием Санкт-Петербурга и Балтийского флота (1703 г.). Впрочем, последний в первые годы состоял из однопалубных кораблей (фрегатов), уступавших азовским.

⁶ *Петросян Ю.А.* Османская империя. Могушество и гибель. — М.: Наука, 1990. — С. 136–145.

Вступление армии шведского короля Карла XII в пределы России, как известно, закончилось Полтавой. Армия шведов, одна из лучших во всей Европе, в 1709 году была почти полностью уничтожена и попала в плен, а сам король был вынужден искать спасения во владениях турецкого султана. Требования Петра I о его высылке не увенчались успехом. Султан Ахмед III (1703–1730) отличался корыстолюбием, сам он, его сановники и наместники тратили на себя огромные средства, что вело к обеднению населения и ослаблению армии и флота. Тем не менее султан внял уговорам и обещаниям Карла XII и крымского хана, советам английских, французских и австрийских дипломатов и в ноябре 1710 года объявил России войну.

Новая распря с Османской империей вызвала очередное вооружение Азовского флота, на которое были отпущены значительные средства. В Азов из Петербурга отправились лучшие моряки, а в Воронеж — плотники. Возглавить флот должны были генерал-адмирал Ф.М. Апраксин и вице-адмирал К.И. Крюйс.

В кампанию 1711 года флот вышел в Азовское море. По данным Н.А. Бестужева, его составляли 17 выпелов, в том числе:

- 60-пушечный «Скорпион», флаг генерал-адмирала Ф.М. Апраксина, капитан Шельтинг, экипаж — 550 человек;
- 60-пушечный «Черепаха», флаг вице-адмирала К.И. Крюйса, капитан фон Гент, 550 человек;
- 70-пушечный «Спящий лев», капитан Эдвардс, 550 человек;
- 60-пушечный «Цвет войны», капитан Симсон, 550 человек;
- 58-пушечный «Вингельгак», капитан Безематер, 430 человек;
- 48-пушечный «Дельфин», капитан Вессель, 430 человек.

Всего 6 кораблей, 356 пушек, свыше 3 тысяч человек экипажа. Кроме этого, при флоте состояли: одна 16-пушечная и две 12-пушечных шнявы капитанов Рама, Блорио и Беринга, а в крейсерство по Азовскому морю были высланы две бригантини капитанов Бредая и Волганова⁷.

Есть основания предполагать, что в Азове к выходу в море готовилось 50-пушечный корабль «Ластка» капитан-командора Я. Бекмана, 60-пушечный «Шпага» и 58-пушечный «Гото Предестинация». По сравнению с «караваном морским» времен Керченского похода 1699 года новый Азовский флот выглядел гораздо солиднее по количеству и калибру вооружения, а также по численности личного состава.

⁷ Бестужев Н.А. Указ. соч. — С. 137.

Возможно, поэтому турецкий флот, появившийся у Керчи в количестве не менее 16 кораблей и стольких же галер, ограничился лишь безуспешными погонями за русскими крейсерами. Кроме того, на турецких кораблях не было предположенного ранее к высадке у Азова десанта. Главные силы войска османов, под начальством великого везира, были сосредоточены в нижнем течении Дуная, где они совместно с татарскими ордами должны были отражать русскую армию, бывшую под командованием самого Петра I.

Как известно, Прутский поход 1711 года по целому ряду причин окончился для россиян неудачей. В целях сохранения армии и собственной свободы Петр I был вынужден пойти на заключение с визиром мира (12 июля) на условиях передачи туркам Азова, уничтожения Таганрога, Каменного затона, невмешательства в дела Польши и предоставления свободного проезда в свои владения Карла XII.

Условия Прутского мира были подтверждены Константинопольским договором 1712 года, и Петру I в этом году пришлось их выполнять. С оставлением Азова и Таганрога (Троицкая крепость при нем была разрушена) существование кораблей на Дону потеряло смысл. Царь надеялся перевести лучшие из кораблей на Балтику, но султанское правительство отказалось пропустить их через Проливную зону. В результате переговоров корабли «Гото Престинация», «Ластка» и две шнявы были проданы Турции, прочие постепенно разобраны или сожжены. Последние большие корабли постройки 1700–1709 годов разобрали в Таврове в 1727 году, когда они уже пришли в полную негодность.

Азовский флот стоил России огромных материальных ресурсов, денежных средств и тысяч человеческих жизней, унесенных тяжелыми условиями труда и болезнями. Многим представляется, что эти жертвы, учитывая конечный результат, были напрасны и вызваны неоправданными амбициями и волевыми решениями Петра I. Автор склоняется, однако, к мнению генерала Ф.Ф. Веселаго, высказанному им в конце XIX века. «Азовский флот... принес немаловажную пользу государству. Заслуга его в морском отношении заключалась в том, что он дал возможность русским людям приобрести опытность в новом для них деле и указал на источники средств, которые способствовали неимоверно быстрому созданию и развитию флота на Балтийском море. Как морская практическая школа, Азовский флот принес также огромную

пользу: на нем были заложены довольно прочные основания всех главных отраслей морской деятельности. Наконец, существование его имело серьезное политическое значение, показав Европе, что может сделать Россия»⁸.

К этому можно добавить, что морская сила, неожиданно возникшая «в 1200 верстах от моря», оказала большое воздействие и на Османскую империю. Взятие Азова, Керченский поход 1699 года, переход «Крепости» с посольством в Константинополь имели большое значение для заключения договора 1700 года, позволившего России перебросить армию на Север. Вооружение флота в 1711 году, очевидно, предотвратило наступательные действия турок против Азова и Таганрога.

Строительство и первые плавания флота позволили выделить из большого количества призванных в Россию корабельных мастеров и моряков людей, принесших нашему флоту действительную пользу (П. Памбург, Я. Бекман, К. Крюйс, Д. Дин, Р. Козенц, О. Най и другие). Здесь же получили опыт и первые природные россияне, известные своими заслугами в истории флота — Ф.М. Апраксин, Ф.М. Склеяев, Н.А. Синявин (включая самого Петра I и А.Д. Меньшикова). Наконец, именно в конце XVII — начале XVIII века было положено начало изучению и освоению регулярным флотом Азовского и Черного морей.

⁸ *Веселаго Ф.Ф.* Краткая история русского флота. — Вып. 1. — СПб., 1893. — С. 17.

Глава 2

РУССКО-ТУРЕЦКАЯ ВОЙНА 1787–1791 ГОДОВ

Планы сторон, соотношение сил и характеристика флотов

Обострение русско-турецких отношений к 1787 году было вызвано, с одной стороны, стремлением правительства турецкого султана к пересмотру Кучук-Кайнарджийского мирного договора 1774 года и к возвращению Крыма, присоединенного в 1783 году к России, с другой — активной политикой в Черноморском бассейне российского правительства Екатерины II, которая одобряла планы князя Г.А. Потемкина-Таврического об освобождении от турецкого ига славянских народов на Балканах, об изгнании Турции из Европы и о занятии Константинополя.

Немалую роль в обострении русско-турецких отношений в 1787 году сыграла пышно обставленная Г.А. Потемкиным поездка императрицы Екатерины II и австрийского императора Иосифа II (инкогнито) в Херсон и в Крым. В Херсоне в присутствии царственных особ были спущены на воду два корабля, в том числе 80-пушечный, названный императрицей «Иосиф II». В Севастополе Екатерине II и ее свите был представлен новоявленный флот в строю из 29 боевых судов и 8 транспортов. Команды их стояли по бортам и были посланы по вантам и реям, все это сопровождалось салютом из 101 пушки⁹. Поездка императрицы и сопровождавшие ее мероприятия показали туркам, что Россия не намерена отказаться от Крыма и готова защищать его от посягательств вооруженной силой.

Не без влияния английской и прусской дипломатии султан, не желая ждать дальнейшего усиления русского флота в Черном море, 12 августа 1787 года первым официально объявил войну России. Турецкие планы войны предполагали активные действия на двух

⁹ Головачев В.Ф. История Севастополя как русского порта. — СПб., 1872. — С. 111–112.

направлениях — Очаковском и Крымском. Удерживая Очаков, турки собирались захватить принадлежавший русским и расположенный против Очакова Кинбурн и тем самым заблокировать выход из Днепровского лимана и не дать противнику выводить новые корабли из Херсона. Не исключалось уничтожение и самого Херсонского адмиралтейства. После этого, опираясь на господство турецкого флота на Черном море, предполагалось высадить в Крым солидный десант для овладения полуостровом и передачи его под власть подобранного для этой цели нового крымского хана. Российские планы также имели наступательный характер.

Украинская армия под командованием генерал-фельдмаршала П.А. Румянцева (37 тысяч человек) наступала на вспомогательном направлении — в Подолии на среднее течение Днестра — для отвлечения от турецкой армии и поддержания связи с союзниками (в январе 1788 года войну Турции объявила Австрия).

Главные силы — Екатеринославская армия под командованием генерал-фельдмаршала Г.А. Потемкина-Таврического (82 тысячи человек) должна была наступать от Днестра через Буг к Очакову, овладеть этой крепостью, а потом двинуться через Днестр к Дунаю и захватить Бендеры.

Черноморскому флоту ставились задачи содействия армии у Очакова, предотвращения десанта в Крым и борьбы с турецким флотом в открытой части Черного моря. На Балтике и в Архангельске началась подготовка сильной эскадры из пятнадцати линейных кораблей для похода в Средиземное море и нападения на Турцию с юга — со стороны Дарданелл. В дальнейшем, по мере успешного выполнения первых операций, не исключались активные действия против Константинополя, где флот приобретал особенное значение.

Однако эти планы были нарушены неожиданным военным выступлением Швеции, объявившей в 1788 году войну России. Посылка Балтийской эскадры, естественно, не состоялась. Кроме этого, крайне необходимые на юге войска пришлось оттягивать к Санкт-Петербургу.

В результате молодому, основанному в 1783 году, Черноморскому флоту пришлось рассчитывать только на свои силы, которых к началу войны было явно недостаточно. Так, из двенадцати линейных кораблей, предусмотренных штатом 1785 года, к лету 1767 года успели построить только шесть. Но из них 66-пушечный «Александр» потерпел крушение и погиб вскоре после окончания

постройки (1786 год), а два корабля, включая первый 80-пушечный корабль «Иосиф II», не были еще выведены из Херсона. В дополнение к линейным кораблям имелось еще три больших и одиннадцать малых фрегатов, три из последних — уже весьма ненадежные к плаванию. В Днепровском лимане готовилась также гребная флотилия из галер и дубель-шлюпок, а для действий в открытом море — небольшие крейсерские парусные суда под командованием греков-добровольцев.

Первоначально главные силы основанного в 1783 году на базе Азовской флотилии Черноморского флота составляли так называемые новоизобретенные корабли и 40 (44)-пушечные фрегаты, построенные на донских верфях (Новохоперской и Гнилотонской).

Первый корабль — 60-пушечный «Св. Екатерина» — был заложен в Херсонском адмиралтействе в 1779 году, однако «первый блин» вышел «комом». Позднее ветхий набор этого корабля (неудачного чертежа) разобрали на стапеле. Почти одновременно в Херсоне начали строить 66-пушечные корабли. Вскоре один за другим были спущены на воду «Слава Екатерины» (1783), «Святой Павел» (1784), «Мария Магдалина» (1785), «Александр» (1786), «Владимир» (1787). В 1786–1787 годах в Херсоне тем же корабельным мастером и Афанасьевым был построен первый на Черном море 80-пушечный двухдечный корабль «Иосиф II» (с 1789 г. — «Рождество Христово»).

В 1784–1787 годах Афанасьев построил в Херсоне три больших 50-пушечных фрегата: «Св. Георгий Победоносец», «Апостол Андрей» («Св. Андрей Первозванный») и «Александр Невский». На Гнилотонской верфи в это время продолжалась постройка 40-пушечных фрегатов, а на верфи Рогожские хутора (на Дону) с 1783 года корабельные мастера Должников, а потом Иванов и Катасанов начали строить 46-пушечные фрегаты «с большими орудиями».

В 1788–1791 годах на верфях Херсона, Николаева и Рогожских хуторов (Азовский бассейн) удалось построить три линейных корабля, восемь больших фрегатов и значительное число гребных судов. Но это пополнение ни количеством, ни качеством кораблей еще не обеспечивало необходимого для ведения войны боевого состава флота. Не случайно в 1788 году особым распоряжением Г.А. Потемкина, назначенного главнокомандующим всей армией и Черноморским флотом, было предписано именовать большие

Основные элементы кораблей Черноморского флота

Наименование корабля, год спуска на воду	Число судов	Водоизмещение	Длина; ширина; глубина инт-рюма	Экипаж, чел.
80-пушечный корабль «Рождество Христово», 1787 год	1	2850 т	54,9 м; 15,1 м; 6,2 м	754 (факт.)
66-пушечный корабль «Преображение Господне», 1783 год	7	2120 т	48,8 м; 13,5 м; 5,8 м	582 (штат) 533 (факт.)
50-пушечный корабль «Св. Георгий Победоносец», 1785 год	3	1550 т.	46,7 м; 13,0 м; 4,6 м	418 (факт.)
50-пушечный корабль «Св. Николай», 1790 год	1	1840 т.	45,7 м; 13,0 м; 4,2 м	378 (штат)
46-пушечный корабль «Петр Апостол», 1788 год	7	1270 т.	43,6 м; 13,1 м; 4,0 м	394 (штат)
40-пушечный фрегат «Стрела» (с 1788 «Иоанн Воинственник»), 1782 год	8	810 т.	39,0 м; 10,5 м; 3,6 м	320 (факт.)
40-пушечный фрегат «Кинбурн» (с 1788 «Покров Богородицы»), 1786 год	3	830 т.	39,7 м; 10,5 м; 3,6 м	285 (факт.)

46-пушечные и 50-пушечные фрегаты линейными кораблями. Такая импровизация считалась необходимой хотя бы для примерного уравнивания российской линии баталии с турецкой.

По своим качествам большинство российских черноморских кораблей уступали балтийским и кораблям лучших европейских флотов. При спешной их постройке не всегда удавалось добиться сочетания удачных чертежей и качества отделки. Ни один корабль не имел медной обшивки в подводной части. Не составлял исключения и самый крупный корабль «Иосиф II», позднее переименованный в «Рождество Христово» и ставший флагманским кораблем Севастопольского корабельного флота. Флот испытывал и недостаток в артиллерии, которая не везде соответствовала штатной.

Положительным следует признать стремление к установке наиболее мощных орудий. Так, 80-пушечный «Рождество Христово» имел на гон-деке 36-фунтовые (173-мм) пушки. 66-пушечные корабли «Преображение Господне», «Святой Павел», «Мария Магдалина» (вторая), «Владимир», «Святая Троица» имели на гон-деке 30-фунтовые (164-мм) орудия. Такую же артиллерию на деке получили и 46-пушечные корабли (большие фрегаты) «Петр Апостол», «Иоанн Богослов», «Царь Константин», «Федор Стратилат» и «Казанская Богородица». 24-фунтовые (152-мм) пушки стояли на деках 50-пушечных кораблей «Святой Георгий Победоносец», «Андрей Первозванный», «Александр Невский», «Святой Николай» и 46-пушечных «Навархия Вознесения Господне» и «Сошествие Святого Духа». На многих кораблях были установлены также по два-четыре картаульных (195-мм) единого рога, которые значительно увеличили их огневую мощь.

Напротив, черноморские 40-пушечные фрегаты при сравнительно небольших размерах имели и слабую по калибру артиллерию — 12-фунтовые пушки на деке. Это приходилось учитывать в сражении. Ни один корабль Черноморского флота не был вооружен карронадами, весьма эффективными на малых дистанциях и уже принятыми в 1788—1790 годах на Балтике.

Экипажи российских кораблей включали флотских чинов (до 63% общей численности, в их числе штурманов, матросов, плотников и т. п.), чинов морской артиллерии (до 11%, в их числе канониров и бомбардиров) и чинов морских батальонов (до 28%, в их числе гренадеров и мушкетеров). Значительная часть матросов и артиллеристов имели большой опыт службы и были хорошо подготовлены. Однако некомплект личного состава вынуждал брать на корабли офицеров и солдат армейских полков, которые составляли до 22,5% численности экипажей (корабельный флот, 1790 год).

Большинство флотских офицеров были выпускниками Морского шляхетного кадетского корпуса в Санкт-Петербурге, часть из них имела богатый морской и служебный опыт. В числе наиболее опытных были и достигшие штаб-офицерских чинов англичане, греки и славяне — волонтеры времен русско-турецкой войны 1768—1774 годов (Р. Вильсон, П. Алексиано, В.Ф. Тиздель, М.И. Войнович и другие). Греки командовали и крейсерскими судами, получая в награду офицерские чины. Хронический некомплект флотских офицеров, порой достигавший 50%, вызывал

необходимость пополнения экипажей мичманами из «Корпуса иностранных единоверцев» и гардемаринами из Морского кадетского корпуса, основанного в 1786 году в Херсоне. Были случаи присвоения флотских чинов армейским офицерам, а также нового приема на службу иностранцев. Таким образом, офицерский состав флота был не таким национально однородным, как рядовой: нижние чины в подавляющем большинстве были православными россиянами.

Высший начальствующий состав Черноморского флота в 1787 году, кроме главнокомандующего Г.А. Потемкина, представляли: старший член Черноморского адмиралтейского правления контр-адмирал С.И. Мордвинов, командующий Севастопольским корабельным флотом контр-адмирал М.И. Войнович, исполняющие обязанности младших флагманов капитаны бригадирского ранга П. Алексиано и Ф.Ф. Ушаков. Просвещенный моряк и неплохой администратор, Н.С. Мордвинов в серьезном деле оказался весьма слабым флагманом, заслужив у А.В. Суворова ироническое прозвище «академика». Герой минувшей войны с турками и георгиевский кавалер граф М.И. Войнович в условиях явного превосходства противника также проявил себя нерешительным флотоводцем, покорным, но пассивным исполнителем воли главнокомандующего. Паниоти Алексиано, еще более М.И. Войновича отличившийся в 1770–1773 годах и получивший 4-ю и 3-ю степени ордена Св. Георгия, не имел необходимого старшинства в чине, а в июле 1788 года, только что став контр-адмиралом, скоропостижно скончался. Энергичный и самостоятельный бригадир Ф.Ф. Ушаков, выпускник Морского корпуса 1766 года, командовавший фрегатами и кораблями в дальних плаваниях, в начале войны занимал подчиненное положение и был ограничен в своих решениях.

Сознавая слабость высших морских начальников, Г.А. Потемкин, который сам не брался командовать на море, предлагал императрице пригласить иностранных моряков, в частности, известного своим искусством в войне 1768–1774 года георгиевского кавалера голландца Я.-Г. Кингсбергена. Последний, однако, не приехал в Россию. После этого Екатерина II приняла в русскую службу контр-адмиралами и направила на Черное море принца К. Нассау-Зигена и американского капитана П. Джонса, прославившегося победами над англичанами в Войне за независимость Северо-Американских Штатов.

К. Нассау-Зиген, не имевший необходимого морского командного опыта, отличался храбростью и предприимчивостью. Опытный моряк Поль Джонс не уступал принцу в храбрости. Однако новоиспеченные адмиралы плохо ладили между собой и с другими начальниками, к тому же они не знали русского языка. Оба этих флагмана сыграли положительную роль в боевых действиях в Днепровском лимане в 1788 году, но вскоре покинули Черное море. К. Нассау-Зиген был назначен на Балтику, а П. Джонс, попав в немилость к Потемкину, и вовсе оставил российскую службу, где против него выступали также офицеры английского происхождения.

К чести Потемкина необходимо отметить, что он нашел возможность по достоинству оценить заслуги и способности Ф.Ф. Ушакова, отличившегося в кампании 1788 года, и доверить ему ответственное самостоятельное командование. Это обеспечило Черноморскому флоту успехи в кампаниях 1790–1791 годов.

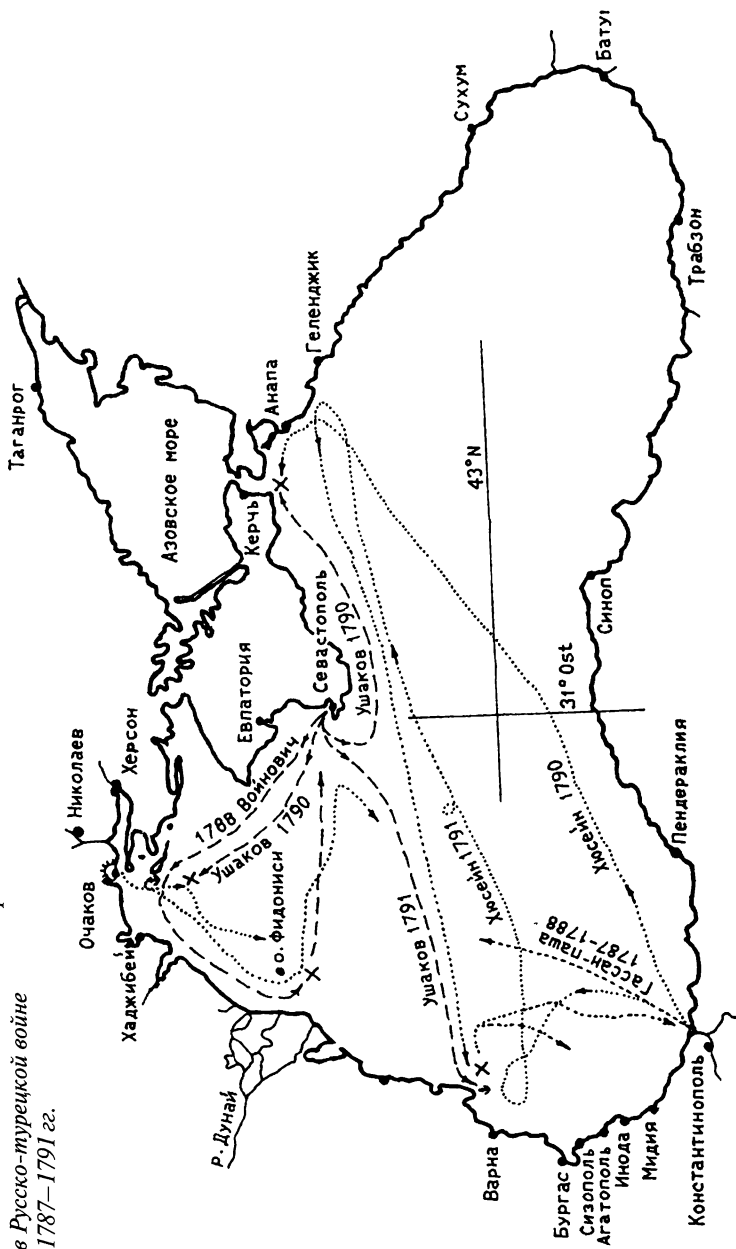
В 1787 году Черноморский корабельный флот был подразделен на две эскадры — Севастопольскую (иначе — Севастопольский корабельный флот) и Лиманскую, которая базировалась у Глубокой пристани — ниже Херсона. Там же, в Лимане, сосредотачивался и будущий гребной флот. Севастополь фактически являлся главной и наиболее удобной операционной базой корабельного флота, но в то время был еще слабо укреплен и не имел сухого дока для ремонта кораблей. Херсон и Таганрог имели значение тыловых баз, неудобных для базирования активных сил флота.

Турецкий флот в 1787 году насчитывал 29 линейных кораблей и 39 фрегатов при значительном числе крейсерских судов, бомбардирских кораблей и галер. Часть этого большого флота находилась в Средиземном море, часть не могла быть вооружена из-за недостатка личного состава, но в целом турецкий флот имел подавляющее превосходство в силах.

Согласно опубликованному В.Д. Овчинниковым списку, в 1785 году флот Османской империи насчитывал 33 линейных корабля: один 70-пушечный, один 66-пушечный, один 62-пушечный, девять 58-пушечных, семь 54-пушечных, пять 52-пушечных, восемь 46-пушечных и один 44-пушечный — и 15 фрегатов, имевших от 28 до 42 орудий на каждом, а также три 20-пушечных бомбардирских корабля¹⁰, не считая многочис-

¹⁰ Овчинников В.Д. Святой адмирал Ушаков (1745–1817). — М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2003. — С. 415–416.

Схема 1. Военные действия на море в Русско-турецкой войне 1787—1791 гг.



ленных мелких и гребных судов. Самые старые корабли — 66-пушечный «Анкай-бахри» и 58-пушечный «Месудие» — были спущены на воду в 1772 году. Двенадцать кораблей были новыми, постройки 1781—1784 годов.

Возрождение турецкого флота после его сокрушительного поражения при Чесме (1770 год) во многом явилось заслугой чудом спасшегося из огня ветерана капудана-паши (адмирала флота) Джезаирли Гази Хасан-паши, прозванного еще «Крокодилом морских сражений». Перс по происхождению, Хасан до своего возвышения был рабом, а после Чесменской катастрофы возглавил на флоте преобразования, которые затронули, главным образом, его материальную часть.

В период Хасана-паши кораблестроение в Турции более строго последовало европейским образцам — корабли и фрегаты строились по лучшим в то время французским и шведским чертежам. Громоздкие «каравеллы» (большие фрегаты) дочесменских времен ушли в прошлое. Три 40-пушечных фрегата и корабельные орудия уже во время войны были приобретены в Англии. Турецкие линейные корабли были двухдечными и, как правило, относительно более крупными, чем российские соответствующих рангов. Они имели также и более многочисленный экипаж. По некоторым сведениям, в кампании 1791 года на флагманском корабле флота было около 1500 человек, а на больших 80-пушечных кораблях — до 1000 офицеров и рядовых чинов.

Артиллерия в турецком флоте была более разнокалиберная и относительно меньшей мощности, чем в Российском флоте. На нижних деках 66-пушечных кораблей устанавливались 22-фунтовые пушки — менее 150-мм калибра. Зато было много медных пушек лучшего качества. Кроме того, на многих линейных кораблях стояло по четыре особо мощных пушки, стрелявших 40-кг мраморными ядрами.

Некоторые элементы турецких кораблей

Наименование корабля	Водоизмещение	Длина; ширина; глубина интрьума	Экипаж, чел.
66-пушечный корабль «Мелеки-Бахри»	2600 т	50,3 м; 16,8 м; 5,8 м	650
50 (60)-пушечный корабль	1600 т	43,0 м; 13,5 м; 5,0 м	500

Во время войны несколько новых кораблей были построены на верфях Синопа, Константинополя (старейшее адмиралтейство — Терсане — основано в 1576 году), Эрекли, Метелина и Родоса. Важным резервом флота явились и флоты султанских вассалов, в частности, алжирского бея.

В числе вновь построенных были четыре корабля — 72-пушечные «Бахризафер» (1789 г., Стамбул) и «Фейзихюда» (1789 г., Синоп), 66-пушечный «Хиялизафер» (1790 г., Бодрум) и 60-пушечный «Фатихбахри» (1791 г., Синоп)¹¹.

Слабым местом турок оставались организация и подготовка личного состава, хотя после Чесмы и стали практиковаться учебные плавания мирного времени для отработки экипажей. Разноплеменный рядовой состав доукомплектовывали новобранцами во время войны. Турецкие морские артиллеристы уступали в выучке европейским. То же можно сказать и о морских офицерах, хотя с 1770 года их готовили в специально основанном военно-морском училище (морском корпусе).

Под страхом строгих наказаний турецкие экипажи в бою проявляли мужество и упорство до тех пор, пока их флагманы держались в строю. Наказание могло постигнуть любое должностное лицо. Так, например, в 1789 году один из кораблей в Терсане «за худостью» остался невооруженным, и по приказанию разгневанного Селима III «начальствующему при адмиралтействе члену» отрубили голову. Обвиненный в неудачах первых лет войны, бывший капудан-паша Хасан в 1790 году был вынужден покончить жизнь самоубийством¹².

В таких условиях выбор старших морских начальников был непростой проблемой, которая зачастую решалась по прихоти султана. Так, после знаменитого Хасана капудан-пашой был назначен сравнительно молодой любимец Селима III Хюсейн-паша, вынужденный в вопросах управления флотом полагаться на своих помощников. Незаурядной личностью, несомненно, был опытный алжирский адмирал Сейит-Али, призванный в конце войны на помощь флоту «повелителя правоверных». Впрочем, его, как и многих других флагманов султанского флота, отличала чрезмерная заносчивость, мешавшая совершенствованию в военно-морском деле.

¹¹ *Buyuktugrul A. Osvanly deniz harp tarihi. Cijt: 2. — Istanbul, 1970. — S. 272.*

¹² *Ушаков Ф.Ф. Документы. Т. 1. — С. 91, 92; Морской сборник. — 1853. — № 1. — С. 25.*

В целом в 1787–1791 годах турецкий флот имел перед российским Черноморским флотом значительное количественное и некоторое качественное превосходство в корабельном составе, но уступал в подготовке матросов и офицеров.

Первые боевые действия. Кампания 1787 года

Начало войны застало флоты обоих противников в более высокой степени готовности к выступлению, чем их сухопутные армии. Уже 20 августа 1787 года турецкие корабли у Очакова атаковали русский фрегат «Скорый» и бот «Битюг», поджидавшие два новых корабля из Херсона для перевода их в Севастополь. «Скорый» и «Битюг» отразили нападение и прорвались к Глубокой пристани.

31 августа М.И. Войнович с 3 кораблями и 7 фрегатами вышел из Севастополя на поиски турецкого флота, который, как ожидалось, должен был усилить свою флотилию и войска у Очакова. Турецкий флот обнаружен не был, зато в виду Варны российская эскадра попала в небывало жестокий и продолжительный шторм, последствия которого стали равноценны проигрышу большого сражения. Почти все корабли лишились мачт и получили сильную течь. 40-пушечный фрегат «Крым» под командой капитан-лейтенанта Н. Селиверстова пропал без вести со всем экипажем, а 66-пушечный корабль «Мария Магдалина» без мачт и руля занесло к Босфору, где он был захвачен турками (впоследствии служил в турецком флоте под названием «Худаверды» — «Богоданный»).

Командир корабля капитан 1 ранга В.Ф. (Бенджамен) Тиздель до последнего пытался избежать сдачи и даже взорвать «Магдалину», но порох весь был подмочен, и отбиваться от турецких судов можно было только тесаками и интрепелями (абордажными топорами). Офицеры и матросы корабля не поддержали командира. Тизделя заочно разжаловали, но по возвращении в Россию (1791) оправдали. Однако воспользоваться оправданием ему не довелось, поскольку вскоре после этого он умер. Многие из команды корабля скончались в каторжном турецком плену.

Есть еще одна версия этого печального события. Согласно донесению нашего резидента из Константинополя, на «Марии Магдалине» оказался турецкий матрос из числа десяти человек,

взятых на турецком коммерческом судне, потопленном эскадрой М.И. Войновича. Этот матрос, якобы, отговорил капитана 1 ранга Тизделя от намерения выброситься на берег у Варны, мотивируя это опасностью местного побережья.

Крутой и каменистый берег в шторм не позволил бы спасти людей, и Тиздель согласился идти к Босфору, куда корабль и был затянут течением и где его окружили турецкие вооруженные шлюпки. Так или иначе, но этот матрос был отменно награжден и получил «вечную пенсию»¹³.

Всего с «Марии Магдалины» в турецкий плен попали 396 человек. Это говорит о том, что корабль был не полностью укомплектован, так как по штату на 66-пушечном корабле было положено иметь 556 офицеров и разного рода «служителей»¹⁴. Очевидно, что некомплект личного состава был на всех судах эскадры М.И. Войновича.

Адмиральский корабль — «Слава Екатерины» — лишился всех мачт и бушприта. Он с трудом отстоялся на якоре, команда непрерывно откачивала воду. Но нашей Екатерине повезло больше, чем Марии из Магдалы, и она смогла достигнуть порта, как и «Святой Павел» бригадира Ф.Ф. Ушакова, а также фрегаты, кроме «Крыма», из которых только один вернулся со всеми мачтами.

По мнению М.И. Войновича, такая катастрофа была обусловлена не только жестоким штормом, но и плохим качеством постройки кораблей. Возвратившиеся в Севастополь два уцелевших корабля и шесть фрегатов приступили к исправлению повреждений.

Фельдмаршал Г.А. Потемкин, как известно, пришел в отчаяние от такого «погрома» его детища, императрице пришлось ободрять своего фаворита. На всякий случай он решил переименовать «Славу Екатерины» в «Преображение Господне», чтобы впредь не рисковать славой державной подруги и повелительницы.

В сентябре турецкий флот у Очакова получил из Варны подкрепление и достиг 42 боевых единиц, в том числе 9 линейных кораблей и 8 фрегатов. Однако десант из 500 человек, высаженный на Кинбурнскую косу, несмотря на поддержку с моря, 16 сентября 1787 года был совершенно разгромлен войсками генерал-аншефа А.В. Суворова. При этом контр-адмирал Н.С. Мордвинов со своей

¹³ Овчинников В.Д. Указ. соч. — С. 425.

¹⁴ РГАВМФ Ф. 200. Оп. 1. Д. 152. Л. 23–26.

эскадрой оставался пассивным наблюдателем происходящего. И только галера «Десна» по личной инициативе ее бесстрашного командира лейтенанта Д. Ломбарда (мальтийца на русской службе) атаковала турецкие корабли и помогла А.В. Суворову.

Ломбард вел бой с восемью турецкими судами, одно из которых уничтожил и одно повредил, сам он был легко ранен в ухо. Мордвинов не преминул отметить заслуги подчиненного. 16 сентября он доложил князю Потемкину: «...Хотя он (Ломбард — *В.Г.*) поступил против неприятеля с превеличайшею храбростью; но как он ушел ночью из Глубокой без всякого повеления, то и за тот долг почитаю его арестовать и отдать под военный суд».

Потемкин, однако, был другого мнения и на следующий день ответил борцу за дисциплину: «Я прощаю вину офицера. Но оправдав он хорошо свой поступок, уже должен быть награжден. Объяви, мой друг, ему чин — какой заблагоразсудишь...»¹⁵

1 октября при поддержке корабельной артиллерии турки высадили на Кинбурнской косе десант численностью до 6 тыс. человек. Этот десант был почти полностью уничтожен войсками А.В. Суворова, который сам едва не погиб в этом бою. Спаслось не более 500 турок. При этом Д. Ломбард на своей «Десне» вновь оказался единственным, кто содействовал своим товарищам по оружию.

4 октября 1787 года Н.С. Мордвинов предпринял довольно оригинальную (на бумаге) попытку сжечь турецкие корабли (в том числе 3 линейных и 5 фрегатов), но она окончилась полной неудачей. Плавающая батарея под командованием капитана 2 ранга А.Е. Веревкина, посланная ночью во фланг неприятелю для выполнения задания, с рассветом 4 октября оказалась одна против всего турецкого флота.

Плавбатарея была весьма прочным судном — она имела двойную обшивку с войлочной прокладкой между слоями досок, общая толщина борта достигала аршина (около 71 см) — больше, чем на линейных кораблях, и являлась своего рода «броненосцем». Однако ее вооружение состояло всего из четырех 36-фунтовых (173-мм)¹⁶ пушек и двух 18-фунтовых (130-мм) единорогов, а команда насчитывала 60 человек.

¹⁵ Головачев В.Ф. Указ. соч. — С. 121.

¹⁶ Соответствие калибров приведено по: Четверухин Г.Н. История развития корабельной и береговой артиллерии. Часть I. Метательные машины. Гладкостенная артиллерия. — М.: Л., 1942. — С. 117.

Галеры, назначенные для ее поддержки, вовремя не заняли свои позиции, а утром опоздали на выручку батарее. Веревкин два часа доблестно сражался с турками, теряя людей не только от турецкого огня, но и от разрывов собственных орудий, после чего попытался уйти в море. Однако неповоротливую батарею выбросило на мель и разбило волнением, а командир и остатки экипажа попали в плен.

До конца кампании контр-адмиралу Н.С. Мордвинову так и не удалось оттеснить противника от Очакова. В середине октября турецкий флот сам ушел в Константинополь, ввиду наступления зимней непогоды.

Кампания 1788 года

Зимой 1787/1788 года обе стороны готовились к активным действиям в Днепровском лимане. В сентябре 1787 года в Таганроге началось формирование легкой крейсерской («корсарской») флотилии из частных греческих судов — лансонов и кирлангичей — для борьбы с турецким судоходством и разведочной службы. Капитанами этих судов, как правило, становились их владельцы, а команды состояли из греков-добровольцев. Вооружение и снабжение они получали от казны.

Патент на ведение крейсерской войны по обычаям того времени легализовал «корсарские» операции, предоставлял этим судам право уничтожения и захвата судов противника. При этом капитаны и команда получали «призовые деньги». К концу октября 1787 года в Таганроге было вооружено 21 корсарское судно с общим числом экипажа 528 человек¹⁷.

Лансоны и кирлангичи представляли собой небольшие палубные суда с латинским (косым) парусным вооружением, длиной 16–24 м, шириной 4,2–6,1 м. На них устанавливались от 3 до 10 пушек малого калибра.

Предприимчивые греки под русским военным флагом уже в начале мая 1788 года заявили о себе туркам. Так, 1 мая три корсарских судна под командой Батисты, Куцо и Кундури с бою захватили турецкое транспортное судно. 3 мая пять корсарских судов под общей командой Георгия Ганале потопили транспорт в районе Синопа (Анатолия), захватив в плен 11 человек его эки-

¹⁷ Боевая летопись русского флота / Под ред. Н.В. Новикова. — М.: Восниздат, 1948. — С. 114.

пажа. 5 мая корсарские суда капитанов Мелеси и Калимера вблизи о. Мангалии (Румелия) напали на 9 турецких транспортных судов, из которых одно уничтожено, другое — с грузом пшеницы и ячменя — захвачено, а остальные выбросились на берег¹⁸.

Боевые действия в Лимане в кампанию 1788 года.

Очаковское сражение 17-18 июня 1788 года

26 марта 1788 года князь Г.А. Потемкин-Таврический, недовольный Мордвиновым, назначил для непосредственного командования гребной флотилией контр-адмирала К. Нассау-Зигена, который был подчинен командующему войсками в районе Лимана генерал-аншефу А.В. Суворову. Парусная Лиманская эскадра была поручена капитану бригадирского ранга П. Алексиано¹⁹, сохранившему номинальное подчинение Н.С. Мордвинову, оставшемуся старшим морским начальником в Херсоне.

18 мая 1783 года «бусурманский флот» (выражение А.В. Суворова) вновь явился у входа в Днепровский Лиман. При этом 53 малых судна, включая 5 галер, 10 пинков и 15 канонерских шлюпок подошли к самой крепости Очаков, занятой сильным турецким гарнизоном, а корабельный флот, возглавляемый Хасан-пашой, встал на якорь в море, примерно в 10–15 милях от входа в Лиман. Этот флот всего насчитывал 45 вымпелов, включая сюда 24 линейных корабля и больших фрегата, 4 фрегата и 4 бомбардирских корабля.

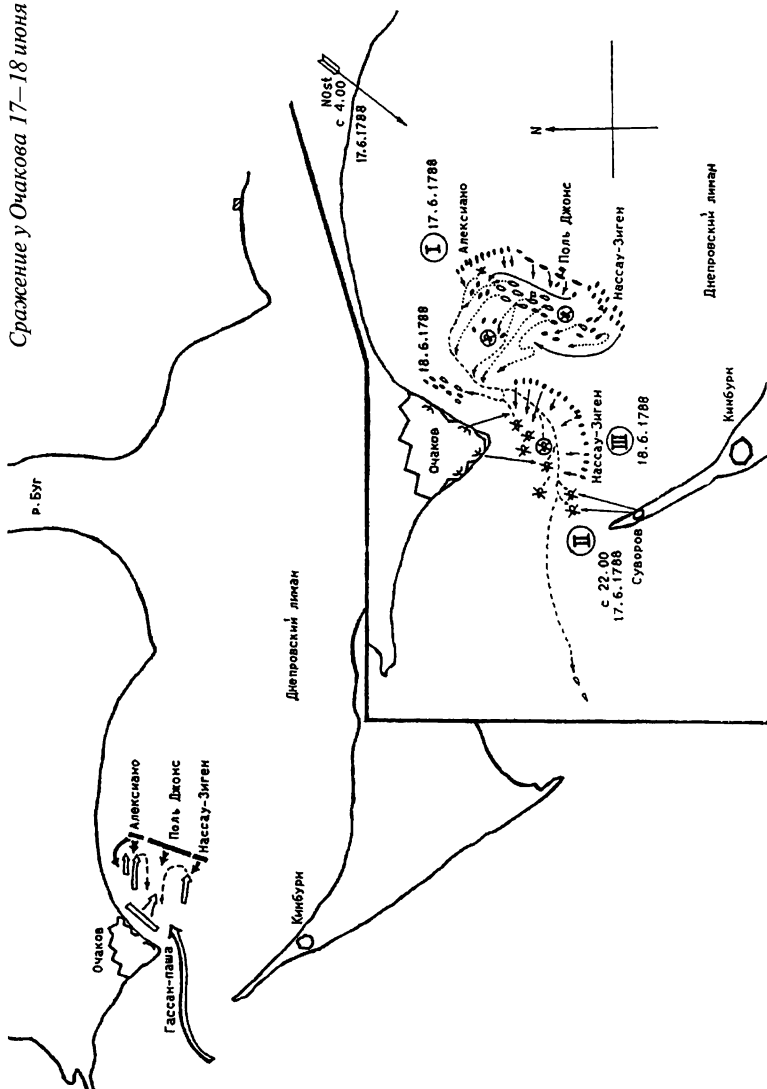
20 мая турецкие корабли настигли в Лимане дубель-шлюпку № 2 капитана 2 ранга Рейнгольда фон Сакена, ранее посланного в Кинбурн в распоряжение А.В. Суворова. После прихода Хасан-паши Сакен решил вернуться к главным силам Российского флота, стоящим в глубине Лимана. Тихоходная и неповоротливая дубель-шлюпка вскоре была окружена и абординирована противником. В неравном бою Р. фон Сакен взорвал свой корабль. Его подвиг способствовал подъему морального духа экипажей сравнительно малочисленных сил российского флота, готовившихся к решительному сражению с противником.

29 мая в командование корабельной эскадрой в Лимане вступил контр-адмирал Поль Джонс, назначенный Потемкиным «в обход» капитана П. Алексиано. Последний, справедливо счи-

¹⁸ Материалы для истории русского флота. Ч. XV. — СПб., 1895. — С. 109–113.

¹⁹ Там же. — С. 104–105.

Сражение у Очакова 17—18 июня 1788 г.



тая себя обиженным, собрался было уйти с эскадры, но потом великодушно согласился остаться. Благодаря этому поступку подчиненного главнокомандующему удалось сохранить во флоте греческих офицеров-волонтеров, а сам бригадир, невольно оказавшийся пониженным по службе, сыграл выдающуюся роль в последующих сражениях с турками. Заслуга Алексиано тем более велика, что контр-адмиралы К. Нассау-Зиген и П. Джонс не были подчинены друг другу, страдали взаимной ревностью к успехам соперника, а первый из них еще и интриговал при «распределении» лавров победителей.

6 июня российские корабельная эскадра (12 вымпелов) и гребная флотилия (28 вымпелов), начав наступление, выдвинулись на ближние подступы к Очакову и построились в линию поперек Лимана, имея в центре 66-пушечный линейный корабль «Владимир» и 3 фрегата, а в боевых порядках судов еще и казачьи лодки. Между тем, Хюсейн-паша усилил свою флотилию у крепости 4 линейными кораблями и 6 фрегатами.

На рассвете 7 июня под прикрытием огня линейных кораблей и фрегатов турецкие гребные суда (всего 47 единиц) бросились в атаку, пытаясь обойти сравнительно слабый правый фланг российской линии. Русские корабли открыли ответный огонь. Успех боя предопределили действия прибывших из центра подкреплений: капитан бригадирского ранга П. Алексиано с 7 гребными судами (плавбатарей, галера, 2 бомбардирских корабля и 3 дубель-шлюпки — ранее стояли вдоль линии корабельной эскадры) контратаковал противника и меткими выстрелами вынудил его к отступлению. Два турецких судна взлетели на воздух от взрывов и одно затонуло. В преследовании приняли участие все корабли гребной флотилии во главе с Нассау-Зигеном и при личном участии Джонса. Турецкие суда, несмотря на попытки Хасан-паши, поднявшего свой флаг на кирлангиче, восстановить положение, в беспорядке отступили под стены Очакова. Нассау-Зиген гнал их до зоны досягаемости крепостных орудий.

Неудача боя 7 июня не обескуражила старого капудан-пашу, который решил ввести в мелководный Лиман еще 6 линейных кораблей. Так как российская эскадра и гребная флотилия продолжали держаться вблизи Очакова, Хасан-паша задумал повторить нападение превосходящими силами.

16 июня 1788 года турецкий флот при юго-западном ветре пришел в движение и начал выстраивать линию, равняясь по

флагманскому 64-пушечному кораблю, который вскоре сел на мель и с большим трудом был выведен на глубокую воду.

Под командованием Хасан-паши в Лимане находились 10 линейных кораблей, 6 фрегатов (не менее 800 орудий и 7000 человек экипажей) и 45 различных малых парусных и гребных кораблей (на них более 100 орудий и свыше 3500 человек).

К этому времени флотилия К. Нассау-Зигена усилилась 22 канонерскими лодками, а на песчаной Кинбурнской косе, у самого выхода из Лимана, по распоряжению Суворова была построена замаскированная береговая батарея (так называемый блокфорт). Российская корабельная эскадра включала 66-пушечный линейный корабль «Владимир» под флагом контр-адмирала П. Джонса (орудия только на гон-деке), 50-пушечный фрегат «Александр Невский», 40-пушечный фрегат «Скорый» и малый фрегат «Св. Николай», а также 8 небольших крейсерских кораблей (всего свыше 200 орудий и более 2500 человек экипажей). В распоряжении К. Нассау-Зигена насчитывалось 46 различных парусно-гребных судов, не считая лодок Бугского казачьего войска. Среди названных были 2 бомбардирских корабля, 6 батарей, 4 дубель-шлюпки, 7 галер, 24 канонерских лодки и 3 барказа. На судах флотилии насчитывалось до 200 орудий и 2800 человек экипажей.

Таким образом, турецкий флот имел, по меньшей мере, двукратное превосходство в общем количестве людей и орудий. С учетом качества и калибра вооружения линейных кораблей это превосходство было значительно бóльшим. Однако турецкие корабли и фрегаты были стеснены в маневрировании общим мелководьем в Лимане и узостью фарватера. Не знали турки и о существовании блокфорта, грозившего превратить Лиман в ловушку для всего их флота.

Эти обстоятельства учитывало российское командование. К. Нассау-Зиген предложил атаковать противника в ночь с 16 на 17 июня. Однако к вечеру ветер почти стих, а на военном совете у контр-адмирала Джонса было решено перейти в наступление, как только позволят направление и сила ветра. На совете проявились и разногласия между адмиралами, которые не смогли договориться о диспозиции. К. Нассау-Зиген сам возглавил усиленный им левый фланг боевой линии. С 1 часа ночи 17 июня ветер начал усиливаться и к 4 часам установился благоприятный для атаки норд-ост. В это время российская корабельная эскадра

вступила под паруса и вместе с гребной флотилией двинулась на противника. Не ожидавшие нападения турки начали поспешно сниматься с якорей и отступать к крепости. При этом один из 64-пушечных кораблей сел на мель под выстрелами эскадры П. Джонса. Этот корабль вскоре был атакован 18 судами Нассау-Зигена. Одновременно 13 других судов левого фланга гребной флотилии отогнали другие турецкие корабли, пытавшиеся оказать помощь их застрявшему на мели товарищу.

Около часа турецкий линейный корабль стойко оборонялся от нападавших русских гребных судов, которые, наконец, приблизились к нему на пистолетный выстрел. Орудия корабля замолчали, но команда продолжала отстреливаться из ружей. Сопrotивление турок не прекратилось со спуском флага. Последние защитники линейного корабля стали бросаться в воду, в то время как русские, поднявшись на борт, подвели брандер. Сам корабль уже загорелся от брандскугеля.

К этому времени Нассау-Зиген послал небольшое подкрепление на правый фланг — бригадиру П. Алексиано, где продолжался тяжелый бой, и одна русская плавучая батарея затонула от подводной пробоины. Сам командующий гребной флотилией атаковал другой севший на мель турецкий 64-пушечный корабль — на этот раз флагманский корабль капудана-паши. Флот противника отступал по всей линии обороны под прикрытие батарей Очакова. Капудан-паша оставил обреченный флагманский корабль, который вскоре сдался и был объят пламенем пожара.

К вечеру российская эскадра и флотилия стали на якорь напротив Очакова. Оба флагмана остались недовольны друг другом, так как Джонс стремился захватить сдавшиеся корабли турок, а Нассау-Зиген торопился их поджечь. Не договорились адмиралы и о диспозиции. Ночью Хасан-паша решил вывести флот из Лимана, но около 22 часов неожиданно для себя попал под огонь суворовского блокфорта. В темноте, под обстрелом, турецкие корабли пришли в замешательство, многие из них сошли с фарватера и сели на мель. Утром Суворов послал унтер-офицера к Нассау-Зигену с сообщением об обстановке и с предложением атаковать.

Оставив 2 плавбатареи и 3 галеры для прикрытия эскадры Джонса, посчитавшего атаку слишком рискованной для своих парусных кораблей. Нассау-Зиген и Алексиано с гребной фло-

тилией в строю полумесяца напали на противника. Сражение продолжалось 4,5 часа и, несмотря на поддержку кораблей турецкими крепостными батареями, окончилось катастрофой для султанского флота. Два 60-пушечных линейных корабля и 3 больших 40–50-пушечных фрегата (или корабля) сгорели, подоженные брандскугелями. Огнем блокфорта и судов российской гребной флотилии были потоплены два 34-пушечных фрегата, две больших шебеки, бомбардирский корабль, галера и транспортное судно. Один 54-пушечный корабль сдался в плен (впоследствии служил в российском флоте под названием «Леонтий Мученик»). Два фрегата и несколько других малых судов укрылись под стенами Очакова.

За два дня сражения турецкий флот лишился 10 (из 16) линейных кораблей и фрегатов, приведенных капудан-пашой в Лиман. Общие потери противника Нассау-Зиген оценивал в 478 орудий и 2000 погибших моряков. Кроме того, 1673 турецких офицеров и матросов попали в плен. Турки признают потери в сражении в «море Ози» (лимане) в 2 линейных корабля. Еще один был потерян в 1787 г. в Черном море во время шторма²⁰.

Российская гребная флотилия потеряла одну плавучую батарею, 18 человек убитыми (2 офицера) и 67 ранеными (10 офицеров). В числе погибших был первый кошевой атаман Бугского войска верных казаков полковник С.И. Белой, отличившийся храбростью в бою 7 июня. 1 июля 1788 года флотилия К. Нассау-Зигена с потерей 79 человек уничтожила остатки турецких кораблей в Лимане — 2 фрегата и 7 малых судов.

Стратегическое значение Очаковской победы 17–18 июня определялось, в первую очередь, масштабами потерь султанского флота, который лишился десяти больших кораблей и сотен моряков. Отступление капудан-паши из Лимана означало также торжество российского оружия и явилось большой победой в моральном отношении, хотя противник сохранил еще достаточно сил для продолжения борьбы и, как показали последующие события, мог возобновить блокаду Лимана.

В тактическом отношении Очаковское сражение примечательно хорошим взаимодействием российской армии и флота. Генерал-аншеф А.В. Суворов, который по праву являлся одним из главных организаторов победы, не вмешиваясь в детали распоряжений Нассау-Зигена, скрытым сооружением блокфорта

²⁰ Справка морского музея в Стамбуле от 1995 г.

компенсировал сравнительную слабость своего флота в Лимане. Внезапный обстрел отступавшего турецкого флота из орудий блокфорта в ночь на 18 июня сыграл решающую роль в последующем уничтожении лишенных подвижности больших кораблей противника.

В боях выявилось качественное превосходство российской морской артиллерии и лучшая выучка комендоров Лиманских флотилий и эскадры. Надежное поражение больших кораблей достигалось применением брандскугелей, оказавшихся весьма эффективными в позиционном сражении.

Вместе с тем, с учетом сравнительной слабости корабельного состава, заслуживают особого внимания энергия руководителей и самоотверженность всех российских офицеров и матросов. К. Нассау-Зиген в реляции о сражении отметил, что рассчитывал на победу «благодаря чрезмерной храбрости всех моих сослуживцев»²¹. Свой вклад в поражение противника внесли и П. Джонс, которому нельзя было отказать в личном мужестве, и бригадир Н.И. Корсаков, командовавший сухопутными войсками на флотилии. По мнению последнего, в руководстве боями на море главную роль сыграл капитан бригадирского ранга П. Алексиано²². Так, Н.И. Корсаков писал И.М. де-Рибасу: «Алексиано в обоих сражениях, не будучи командиром, всем командовал, по его совету во всем поступали; где он, там и Бог нам помогает, и вся наша надежда была на него».

Это признал и К. Нассау-Зиген. «Алексиано, — докладывал принц, — должен вполне разделить со мною малые заслуги командования такими офицерами, которым стоит только приказать атаковать неприятеля, чтобы быть уверенным, что они одержат победу».

В сражении отличились многие офицеры и матросы, а лейтенант Т.Я. Мякинин проявил «отчаянную храбрость» — будучи раненым в бою 17 июня, он на следующий день командовал галерой, лежа на палубе, и атаковал противника с самой короткой дистанции.

За Очаковскую победу Екатерина II удостоила Нассау-Зигена очень высокой награды — ордена Св. Георгия 2-й степени. Ордена Св. Георгия 4-й степени получили капитан 1 ранга Ф.А. Ахматов, капитан-лейтенанты Г.И. Тимченко, И.Ф. Кузнецов, К.К. Конс-

²¹ Материалы для истории русского флота. Ч. XV. — СПб., 1895. — С. 147.

²² Вскоре после сражения скончался от болезни.

тангинов, Н.И. Войнович, Ф.П. Лелли, лейтенант Т.Я. Мякинин и другие флотские и армейские офицеры. Не умаляя энергии и заслуг принца К. Нассау-Зигена, следует отметить, что в его исключительном награждении немалую роль сыграли скромность А.В.Суворова («Я только зритель; жаль, что не был на абордаже; Принцу Нассау мне остается только ревновать») и симпатии Г.А. Потемкина, бывшего очевидцем боя 1 июля. Сам А.В. Суворов, П. Джонс, а отчасти и П. Алексиано остались в тени славы принца. Последний был вскоре назначен на Балтику, где вновь отличился в компании 1789 года, однако в следующем году своей опрометчивостью нанес огромный ущерб российскому флоту, запятнав его историю поражением при Роченсальме.

Сражение у острова Фидониси 3 июля 1788 года

18 июня 1788 года Севастопольский корабельный флот в составе двух линейных кораблей, двух 50-пушечных и восьми 40-пушечных фрегатов (552 орудия), одного 18-пушечного фрегата, двадцати малых крейсерских судов и трех брандеров вышел в море согласно приказанию генерал-фельдмаршала Г.А. Потемкина. Командующий флотом контр-адмирал граф М.И. Войнович (флаг на 66-пушечном корабле «Преображение Господне») в соответствии с приказом направил флот к Очакову для отвлечения от него турецкого флота.

В тот же день командующий турецким флотом капудан-паша Хасан-паша после Очаковского разгрома с прорвавшимися из Днепровского лимана кораблями встал на якорь у острова Березань, где начал исправление повреждений и вскоре присоединил к себе эскадру, включавшую наиболее крупные турецкие корабли.

Задержанный противными ветрами, М.И. Войнович только 29 июня, когда Екатеринославская армия Потемкина уже подходила к Очакову, достиг острова Тендра, где и обнаружил державшийся к северо-западу от Тендры турецкий флот. Флот Хасан-паши насчитывал по нашим данным 17 линейных кораблей (в том числе пять 80-пушечных; всего в линии баталии не менее 1120 орудий), 8 фрегатов, 3 бомбардирских корабля, 21 малое крейсерское судно (шебеки, кирлангичи, поляки). Таким образом, только главные силы — линия баталии — турецкого флота имели двукратное превосходство в количестве орудий и еще большее превосходство в весе бортового залпа.

Семнадцать турецким кораблям Войнович мог противопоставить линию из двенадцати кораблей и фрегатов, из которых только четыре были вооружены орудиями крупных калибров. Это были 66-пушечные «Преображение Господне» и «Святой Павел», а также 50-пушечные «Андрей Первозванный» и «Георгий Победоносец». Кроме них в линию были включены 40-пушечные фрегаты «Стрела», «Победа», «Перун», «Легкий», «Кинбурн», «Берислав», «Фанагория» и «Таганрог». За линией баталии держались малый фрегат «Вестник», 16-пушечная шебека «Острая», 10-пушечная шхуна «Полоцк», 17 малых корсарских судов (лансоны и кирлангичи) и 3 небольших брандера.

Утром 30 июня 1788 года контр-адмирал М.И. Войнович пошел на сближение с противником, сохранявшим наветренное положение. Учитывая соотношение сил, российский командующий, по договоренности со своим младшим флагманом — командиром авангарда капитаном бригадирского ранга Ф.Ф. Ушаковым (брейд-вымпел на 66-пушечном корабле «Св. Павел»), решил ожидать атаки турок в подветренном положении. Это позволяло лучше удерживать плотное построение линии баталии и гарантировало использование артиллерии нижних деков и, следовательно, отчасти компенсировало превосходство противника, позволяя избежать неприятных случайностей. Однако Хасан-паша воздержался от нападения. Трое суток флоты маневрировали на виду друг у друга, постепенно смещаясь к юго-западу — к устью Дуная — и удаляясь от Очакова. Наконец, в 8 часов утра 3 июля 1788 года, находясь на виду острова Фидониси, М.И. Войнович приказал повернуть на курс к берегам Крыма и выстроил линию баталии на левом галсе, по-прежнему имея флот Хасан-паши на ветре и на противоположном курсе.

Хасан-паша, решившись атаковать, на своем флагманском корабле обошел весь флот и дал наставления младшим флагманам и командирам кораблей. Вскоре после 13 часов турецкий флот в двух густых колоннах начал спускаться для атаки российского флота. Первую колонну составил авангард под личным командованием капудан-паши (6 кораблей), вторую — кордебаталия (6 кораблей) и арьергард (5 кораблей), соответственно под командованием вице-адмирала и контр-адмирала.

Командир российского авангарда Ф.Ф. Ушаков, считая, что турки пытаются атаковать и отрезать арьергард Севастопольского флота, приказал передовым фрегатам «Берислав» и «Стрела»

прибавить парусов и держать в крутой бейдевинд, чтобы «выиграв ветер сделать передовым через контра-марш поворот и при оном бить неприятеля с ветру» (иначе говоря, поставить в два огня). Оценив эту угрозу, капудан-паша с авангардом повернул влево, и вскоре весь турецкий флот начал выстраиваться в линию баталии напротив российского. При этом авангард Ф.Ф. Ушакова оказался ближе к противнику, который изменил план атаки. Около 14 ч 05 мин капудан-паша открыл огонь, поддержанный другими турецкими кораблями, и с двумя передними мателотами, прибавив парусов, «как лев» атаковал два сравнительно слабых русских передовых фрегата. Турецкие бомбардирские корабли, находились по одному за линиями своих авангарда, кордебаталии и арьергарда. Поддерживая огонь линейных кораблей, они непрерывно стреляли из тяжелых мортир, но без особого успеха.

Заметив маневр противника. Ф.Ф. Ушаков на «Святом Павле», атакованном одним 80-пушечным и двумя 60-пушечными кораблями турецкого авангарда, приказал поставить все паруса и вместе с передовыми фрегатами еще круче привел к ветру, сблизившись с турецким авангардом. При этом «Берислав» и «Стрела», выходя на ветер и вступив в тяжелый бой на близкой дистанции, начали отрезать два передовых турецких корабля. Один из последних сразу повернул оверштаг и вышел из боя. Другой вскоре тоже повторил его маневр, получив несколько брандскугелей и ядер с русских фрегатов. Стремясь вернуть в строй своих подчиненных, Хасан-паша приказал открыть по ним огонь, но все равно остался один, будучи атакованным двумя русскими фрегатами и подошедшим к ним на помощь 66-пушечным «Святым Павлом» Ф.Ф. Ушакова, отразившим трех своих противников. Несмотря на превосходство в весе бортового залпа, флагманский корабль Хасан-паши не смог вывести из строя сравнительно слабые фрегаты: турецкие ядра и книппеля, в основном, поражали рангоут и такелаж, а сам огонь турок был недостаточно меток. Только «Берислав» получил у форштевня большую пробоину от 40-кг каменного ядра.

Зато сам флагманский корабль турецкого флота был тяжело поврежден огнем «Св. Павла», «Берислава» и «Стрелы», стрелявших с дистанции картечного выстрела. Между тем, М.И. Войнович оставался пассивным наблюдателем жаркого боя авангардов, не поддержав своего младшего флагмана, хотя и переменял курс,

следуя движениям последнего. Восемь кораблей российского центра и арьергарда вели перестрелку с противником на дистанциях 3—4 кабельтова, хотя, по мнению М.И. Войновича, эта дистанция была сознательно выбрана турками, как недоступная для эффективной стрельбы русских 12-фунтовых (119-мм) фрегатских орудий.

Пассивность российского командующего позволила кораблям турецких вице-адмирала и контр-адмирала выйти из строя и броситься на поддержку капудана-паши. При этом турецкий вице-адмиральский корабль дважды загорался от брандсугелей с фрегата «Кинбурн», а потом был отражен «Святым Павлом» с повреждением фок-мачты. Контр-адмиральский корабль противника, на котором была сбита фор-стенгга, также не смог эффективно поддерживать Хасан-пашу.

Наконец, около 16 часов 55 минут капудан-паша, не выдержав сосредоточенного огня российского авангарда, повернул оверштаг и поспешил выйти из боя. За ним поспешно последовали остальные турецкие корабли, и сражение прекратилось.

В успешном отражении нападения превосходящих сил противника решающую роль сыграли инициативные действия Ф.Ф. Ушакова, которому удалось не только расстроить маневрами не лишенный оригинальности замысел Хасана-паши, но и сосредоточить против флагманского корабля турок три корабля своего авангарда. Сражаясь на дистанциях картечного выстрела, Ушаков блестяще реализовал также принцип взаимной поддержки. В то же время лучшая стрельба российских кораблей не позволила противнику реализовать этот принцип. В замешательстве, возникшем при отступлении флота, одна турецкая шебека попала под огонь российского авангарда и пошла ко дну. Потери турецкого флота в людях точно неизвестны, но все флагманские корабли и несколько кораблей авангарда противника получили заметные повреждения корпуса, рангоута, такелажа и парусов.

Российский Севастопольский флот потерял всего семь матросов и солдат убитыми и ранеными, из них шестеро приходились на три корабля ушаковского авангарда — «Святой Павел», «Берислав» и «Кинбурн». На «Стреле» потерь в людях не было. «Святой Павел», «Берислав» и «Стрела» получили некоторые повреждения рангоута, такелажа и парусов. Из других кораблей флота только 40-пушечный фрегат «Фанагория», как и «Берислав», был пробит в подводной части ядром, вызвавшим сильную течь.

После сражения М.И. Войнович, не собираясь преследовать противника, продолжал идти к берегам Крыма. Под впечатлением победы он написал Ушакову: «Поздравляю тебя, бачушка Федор Федорович. Сего числа поступил ты весьма храбро: дал ты капитан-паше порядочный ужин. Мне все видно было. Что нам бог даст вечером?... Вам скажу после, а наш флотик заслужил чести и устоял противу этакой силы».

В последующие трое суток — до самого Херсонеса (на входе в Севастополь) — турецкий флот следовал за русским, но атаковать более не решился. М.И. Войнович по-прежнему ожидал атаки в сомкнутой линии и в подветренном положении, надеясь на своего младшего флагмана. 5 июля он писал Ушакову: «Если подойдет к тебе капитан-паша, сожги, бачушка, проклятого... Если будет тихо, посылай ко мне часто свои мнения о том, что предвидишь... На тебя моя надежда, в храбрости нет недостатка»²³. К вечеру 6 июля 1788 года турецкий флот повернул в море, а утром 7 июля скрылся из виду в направлении к берегам Румелии (европейской Турции).

Таким образом, российский Севастопольский флот, несмотря на нерешительность своего командующего, имел определенный стратегический успех, отразил нападение превосходящих сил вражеского флота, нанеся ему существенные потери, и более чем на неделю отвлек капудан-пашу от Очакова, который 1 июля был осажден Екатеринославской армией Г.А. Потемкина. Однако М.И. Войнович не развил успеха и, прибыв в Севастополь, не поспешил вновь выйти в море, отговариваясь необходимостью устранения незначительных, по существу, повреждений. В то же время Хасан-паша, исправив повреждения, 29 июля вновь подошел к Очакову, откуда удалился к Босфору только 4 ноября 1788 года, узнав о запоздалом выходе в море (2 ноября) Севастопольского флота. 6 декабря Очаков был взят штурмом российскими войсками.

Тем не менее, Потемкин и Екатерина II оценили сражение при Фидониси как важную победу молодого Черноморского флота. Контр-адмирал М.И. Войнович был награжден орденом Св. Георгия 3-й степени. Сам же командующий в своем донесении постарался нивелировать заслуги участников сражения. В результате не было уважено представление Ф.Ф. Ушакова о награждении орденами Св. Георгия 4-й степени отличившихся командиров

²³ Ушаков Ф.Ф. Документы. Т. I. — С. 58–59.

капитана 2 ранга Я.Н. Саблина («Берислав»), капитан-лейтенанта М.Н. Нелединского («Стрела») и офицеров «Святого Павла» капитан-лейтенантов Ф.В. Шишмарева, И.И. Лаврова и унтер-лейтенанта морской артиллерии П. Копытова.

Необъективность М.И. Войновича и стремление Ф.Ф. Ушакова к восстановлению истины привели к конфликту между старшим и младшим флагманами. Разобравшись в обстоятельствах дела, Г.А. Потемкин, недовольный пассивностью Войновича, тактично встал на сторону его подчиненного. Он удалил в декабре 1788 года контр-адмирала Н.С. Мордвинова от должности старшего члена Черноморского адмиралтейского правления (вскоре Н.С. Мордвинова уволили в отставку). В январе следующего года Г.А. Потемкин назначил на его место М.И. Войновича, который вскоре уехал в Херсон. Ф.Ф. Ушаков стал исполнять обязанности командующего Севастопольским корабельным флотом. 27 апреля 1789 года он был произведен в контр-адмиралы, а через год, 14 марта 1790 года назначен командующим флотом под главным начальством князя Г.А. Потемкина-Таврического.

После сражения у о. Фидониси, которое лишь на время отвлекло капудан-пашу от Очакова, контр-адмирал М.И. Войнович не стремился к очередному выходу в море. Для того чтобы оправдать свою пассивность перед князем Г.А. Потемкиным, он сделал ставку на крейсерские операции. В начале сентября корсарское судно грека Кундури, получившего уже чин прапорщика, крейсировало между Синопом и Самсуном и захватило два турецких судна, одно из которых было уничтожено, а другое с грузом канатов и пеньки приведено в Севастополь²⁴.

16 сентября 1788 года, по указанию Г.А. Потемкина, М.И. Войнович направил к берегам Анатолии целый отряд для отвлечения внимания турок. Во главе отряда был поставлен генеральс-аdjутант Потемкина в чине капитана 2 ранга Д.Н. Сенявин. Напутствуя его в поход, князь якобы сказал: «Бог да сохранит тебя, Дмитрий, выполни долг, а мы не оставим о тебе молиться»²⁵.

Дмитрий Николаевич Сенявин, адмиральский сын и адмиральский племянник, происходил из старейшей морской династии. Воспитанник Морского шляхетского кадетского корпуса, он был произведен в мичмана в 1780 году и в кампаниях 1780 и

²⁴ Боевая летопись русского флота... — С. 115.

²⁵ Головачев В.Ф. Указ. соч. — С. 138

1781 годов на корабле «Князь Владимир» в балтийской эскадре капитана бригадирского ранга Палибина совершил плавание в Атлантику до Лиссабона и обратно. Вскоре после этого Сенявин был переведен в Черноморский флот, где в 1785 году, в чине лейтенанта, уже командовал кораблем — галиотом «Темерник». Известно, что в 1786 году он на боте «Карабут» посетил Константинополь.

В 1787 году произведенный в капитан-лейтенанты Д.Н. Сенявин был назначен флаг-капитаном к контр-адмиралу графу М.И. Войновичу. Во время осеннего похода 1787 года, когда Севастопольский флот Войновича был застигнут жестоким штормом, Сенявин личным примером (рубил ванты) фактически возглавил борьбу за спасение флагманского 66-пушечного корабля «Слава Екатерины». Несмотря на серьезные повреждения, корабль достиг Севастополя, куда так и не попали однотипная «Мария Магдалина» и сгинувший бесследно со всеми людьми фрегат «Крым».

3 июля 1788 года Д.Н. Сенявин был избран князем Г.А. Потемкиным-Таврическим к себе генеральс-адъютантом. Вместе с Войновичем на корабле «Преображение Господне» он участвовал в сражении при Фидониси, после чего был послан в Санкт-Петербург с известием о победе. Императрица наградила посланца Потемкина золотой табакеркой, украшенной бриллиантами и наполненной червонцами²⁶.

Таким образом, Д.Н. Сенявин был опытным моряком, сделавшим сравнительно быструю карьеру, отмеченным царской наградой и, главное, хорошо знавшим Черное море. 16 сентября 1788 года, приняв командование 10-пушечным репетичным судном «Полоцк», он вышел в море вместе с четырьмя корсарскими судами греков-добровольцев. За время крейсерства отряд Сенявина бомбардировал Синоп и Керасунду (Гересинду), сжег провиантский склад у г. Вонна (к западу от Синопа), уничтожил 10 турецких транспортных судов с грузом леса, провианта и боеприпасов, захватил одно судно.

6 октября, несмотря на штормовую погоду, отряд благополучно достиг Севастополя. За этот успешный рейд Д.Н. Сенявин получил орден Св. Георгия 4-й степени.

2 ноября 1788 года контр-адмирал М.И. Войнович по приказанию главнокомандующего все-таки вышел в море для совмес-

²⁶ Общий морской список. Ч. V. — СПб., 1890. — С. 58–59.

тной с Лиманской эскадрой атаки турецкого флота у Очакова. Однако турки, узнав о приближении Севастопольского флота, 4 ноября ушли в море. Войнович продержался у Тендры до 17 ноября из-за наступившей штормовой погоды 19 ноября вернулся в Севастополь²⁷.

В 1788 году, поскольку посылка эскадры Балтийского флота в Средиземное море не состоялась, было решено организовать крейсерские операции в Архипелаге силами корсарских судов. Первую такую флотилию создал грек майор Ламбро Качони, который служил волонтером в Российском флоте еще в первую Архипелагскую экспедицию 1769–1774 годов. В 1788 году он вооружил в Триесте фрегат «Минерва Северная» и направился в Архипелаг, где, захватывая и вооружая турецкие суда, довел численность своей флотилии до 6 судов. 24 июня 1788 года Л. Качоне даже захватил небольшую крепость Кастель-Россо²⁸.

Кампания 1789 года

По прибытии в Константинополь старина Хасан-паша был вынужден оправдываться перед султаном за потерю кораблей и людей. Ему это удалось. Пообещав вложить в очередное вооружение потрепанного флота свои деньги, капудан-паша даже получил от султана в награду за проигранную кампанию соболью шубу.

Султанское правительство в декабре 1788 года было потрясено известием о падении Очакова, а в январе 1789 года бунтом янычар в Константинополе. Одновременно прусский и английский послы убеждали Порту продолжать войну с Россией.

В апреле 1789 года скончался развязавший эту войну султан Абдул-Хамид I, и на престол был возведен его племянник под титулом Селима III. Тогда сравнительно молодой (28 лет), Селим III вошел в историю Османской империи как реформатор. В частности, он проявил себя сторонником усиления армии и флота с доведением их качества до европейского уровня. С первых дней своего правления Селим III также выступил за продолжение войны²⁹.

Следующим шагом нового султана явилось снятие с должности капудан-паши (Дерия капитана) престарелого Хасана, который был назначен очаковским сераскиром с поручением всенепре-

²⁷ Боевая летопись русского флота... С. 115–116.

²⁸ Там же. — С. 127.

²⁹ Овчинников В.Д. Указ. соч. — С. 134.

менно вернуть Очаков. Тот обещал выполнить волю правителя и за свой счет снарядить дополнительно 7 тыс. человек, чем вернул себе расположение султана, но не здоровье.

Забегая несколько вперед, следует сказать, что Дджезаирли Гази Хасан-паша так и не преуспел в возвращении Очакова, что оказалось невозможным, но в октябре 1789 года он занял должность великого везира. Впрочем, в этой должности Хасан пробыл чуть более двух месяцев и умер.

Вместо Хасана султан Селим III назначил капудан-пашой своего друга детства — амбициозного Хюсейна, не имевшего богатого морского опыта, но человека достаточно энергичного.

Решительно взявшись за восстановление боеспособности флота, в том числе и за постройку новых кораблей, Хюсейн-паша на кампанию 1789 года был вынужден пойти на разделение сил. Главные силы по-прежнему назначались в Черное море. Одну эскадру в составе 3 кораблей, 8 фрегатов и 6 мелких судов турки были вынуждены направить в Эгейское море для борьбы с греческими «арматорами» — российскими корсарами.

Однако пресечь корсарские операции не удалось. Кроме Ламбро Качони, в архипелаге начал захватывать турецкие суда мальтиец Лоренцо Гильгельмо, корабли которого в июле 1789 г. успешно отразили попытки османского эскадры их уничтожить. Ранее, в мае того же года, атаку турецкой эскадры в тяжелом бою успешно отразил малый фрегат «Лабонданц», которым командовал русский офицер лейтенант С.М. Телесницкий³⁰.

В кампанию 1789 года России, как и в предыдущем году, пришлось воевать одновременно на юге, против Турции и на севере, против Швеции. Благодаря успехам Балтийского флота в сражениях при Эланде и Роченсальме нашему командованию удалось добиться объединения ранее разделенных корабельных сил, обеспечить господство в Финском заливе и не допустить вторжения шведов в пределы империи из Финляндии.

Генерал-фельдмаршалу Г.А. Потемкину, хотя он и не получил серьезных подкреплений, не пришлось направлять войска для устранения угрозы столице. К тому же, в начале 1788 года союзные австрийцы выделили 26-тысячный корпус принца Кобургского для совместных с русскими действий в Молдавии.

После падения Очакова Потемкин смог сосредоточить усилия Украинской, а затем и объединенной под его командованием

³⁰ Там же. — С. 138.

Южной армии на овладении Бендерами и другими турецкими крепостями в Бессарабии³¹. 21 июля 1789 года войска генерал-аншефа А.В. Суворова (5 тыс.) и принца Кобургского (12 тыс.) под Фокшанами разгромили 30-тысячный корпус Осман-паши. 11 сентября того же года блистательный Александр Васильевич с 25-тысячным войском поразил при Рымнике главные силы османской армии великого везира Юсуф-паши (100 тыс. войск). Потеряв до 700 человек, Суворов заставил противника отступить с потерями до 20 тыс. человек, всей артиллерии (80 орудий) и обоза. Екатерина II, обычно щедрая на награды, воздержалась от вручения полководцу фельдмаршальского жезла, хотя отметила его орденом Св. Георгия 1-го класса и титулом графа Рымникского.

14 сентября 1789 года войска генерал-поручика И.В. Гудовича взяли небольшую крепость Гаджибей, а 30 сентября — Аккерман. На месте Гаджибея вскоре был создан крупнейший в будущем российский порт на Черном море — Одесса.

Боевые действия на Черном море начались в апреле 1789 года рейдом флотилии корсарских судов под командованием флотилии корсарских судов под командованием греческих моряков — лейтенантов Бардаки и Глези.

Отряд Бардаки и Глези вначале захватил 4 турецких транспортных судна, а 21 апреля высадил в районе Кюстендже (Констанца) десант из 300 солдат греческого полка и почти столько же матросов под командованием майора Чепани. Турки на берегу оказали слабое сопротивление и после короткой перестрелки отступили. Захватив прибрежное укрепление с двумя пушками, десант сжег склады с зерном и сухарями, ветряные мельницы, мечети, несколько домов и благополучно возвратился на корабли.

Ускоренная постройка сразу нескольких кораблей в Херсоне и в Рогожских хуторах обострила кадровый вопрос. Особенно велик был некомплект флотских офицеров. Ожидать пополнения с Балтики было невозможно. Война со шведами там вынудила даже назначить на корабли гардемарин, выпустив из морского корпуса «за мичманов».

10 июня 1789 года Потемкин распорядился вернуть на флот всех офицеров, подвизавшихся в адмиралтействе на береговых должностях, а несогласных отставить от службы, и впредь ра-

³¹ Боевая летопись русского флота... — С. 127.

боты в адмиралтействе поручать «не иначе как заслуженным из раненых и немощным во флоте продолжать службу офицерам, вместо покая»³².

12 июля 1789 года в районе Очакова появился турецкий флот, который расположился на якорях между Гаджибеем и о. Березань с целью не допустить выхода в море Лиманской эскадры под командованием М.И. Войновича. Русские насчитали у неприятеля 17 кораблей, 10 фрегатов и 13 малых судов.

Обе русские эскадры — и Севастопольская, и Лиманская, так же как и турецкий флот, длительное время бездействовали. Генерал-поручик Гудович, лишенный поддержки своего флота с моря, якобы из-за штормовой погоды, 14 сентября самостоятельно взял штурмом Гаджибей.

Гаджибей сам по себе представлял довольно слабое укрепление с 300 защитниками и 12 пушками. Однако с моря его поддерживали легкие турецкие суда. При его захвате отличился начальствовавший авангардом Гудовича генерал-майор И.М. де-Рибас, который, не дожидаясь подхода главных сил, бросил в атаку казаков. С потерей 80 человек казаки захватили «крепостцу». После этого де-Рибас установил на берегу батарею из 16 орудий, которые отогнали турецкую флотилию, потерявшую два лансона, выброшенные на берег и захваченные русскими. Главные силы флота Хюсейна ограничились безрезультатной пальбой с больших дистанций³³.

Осип (Иосиф) Михайлович де-Рибас (Дерибас), испанский дворянин по происхождению и уроженец нынешней Италии, был принят в русскую службу генерал-аншефом А.Г. Орловым в 1772 году (в возрасте 23 лет). Он отличился в сражениях под Очаковым в 1788 году и получил чин генерал-майора. В кампанию 1790 года де-Рибас командовал гребной флотилией, о действиях которой будет указано ниже. Помимо личной храбрости и предприимчивости, Осип Михайлович отличался склонностью к интригам и авантюрам. Он, в частности, явился одним из инициаторов заговора против императора Павла I. Только преждевременная смерть помешала ему принять участие в известных событиях марта 1801 года.

³² Сацкий А.Г. Первая боевая эпопея Черноморского флота // Вопросы истории. — 1987. — № 11. — С. 87.

³³ Скаловский Р.К. Жизнь адмирала Федора Федоровича Ушакова. — СПб., 2006. — С. 82–83.

Пассивность контр-адмирала графа Войновича в очередной раз вызвала неудовольствие князя Потемкина. Накануне взятия Гаджибея, а именно 11 сентября, граф послал в Севастополь ордер, который должен был обеспечить соединение эскадр и содействие армии на приморском фланге.

Воспользовавшийся уходом турок от входа в Днепровский лиман, контр-адмирал М.И. Войнович 23 сентября вышел в море с эскадрой в составе 4 кораблей — 80-пушечного «Иосиф II», 66-пушечного «Мария Магдалина» (вторая, построенная взамен потерянной), 58-пушечного «Леонтий Мученик» (турецкий трофей 1788 г.), 50-пушечного «Св. Александр Невский» и 13 крейсерских судов. 29 сентября эти корабли прибыли в Севастополь, где их ожидала эскадра Ф.Ф. Ушакова, которую накануне пополнили два 46-пушечных корабля «Петр Апостол» и «Иоанн Богослов», прибывшие из Таганрога под командованием капитана бригадирского ранга П.В. Пустошкина.

Таким образом, Черноморский корабельный флот объединился и стал представлять собой внушительную силу. 8 октября это флот под флагом М.И. Войновича (80-пушечный «Иосиф II») вышел в крейсерство к румелийским берегам. Обнаружить главные силы турок не удалось, и 4 ноября флот вернулся в Севастополь. На этом завершилась кампания 1789 года и карьера Марка Ивановича, который вскоре отъехал на Каспий, а его место занял Ф.Ф. Ушаков.

Кампания 1790 года

Эта кампания для России началась в весьма сложной обстановке. Правда, поражения 1789 года заставили султанское правительство пойти на переговоры, но здесь посредником выступила Пруссия, занявшая антирусскую позицию. Более того, пруссаки в начале 1790 года провели военную демонстрацию, приведя в готовность армию и направив 40-тысячный корпус к своим восточным границам. Такой же корпус направился в Галицию — угрожать «Священной Римской империи германской нации».

20 января прусский король подписал с Портой трактат о взаимной поддержке, взаимодействии с Польшей и Швецией вплоть до объявления войны Австрии и России, а также выборе посредников — Англии и Голландии. Опираясь на поддержку упомянутых выше держав, султанское правительство намерева-

лось продолжать войну до победы и планировало наступательные действия, вплоть до высадки десанта в Крыму³⁴.

Шведский король Густав III мобилизовал все ресурсы страны для подготовки армии и флота к наступлению на Санкт-Петербург. Отметим здесь, что со времен Великой Северной войны 1700—1721 годов Швеция никогда не мобилизовывала столь значительных военных и морских сил, да и в последующем тоже.

В такой обстановке когда переводить войска с севера было невозможно, генерал-фельдмаршал Г.А. Потемкин был вынужден отказаться от наступательных действий на Дунае. Ему пришлось направить значительную часть войск на западную границу на случай выступления Пруссии. В феврале 1790 года скончался союзник Екатерины II император Иосиф II, сторонник активных действий против турок. Сменивший его на престоле слабовольный Леопольд II не имел по поводу ведения войны определенного мнения. Он пошел на поводу у своего правительства, которое вступило в переговоры с Пруссией и Портой, ради заключения перемирия с последней. Активные операции австрийской армии фактически приостановились. Это еще более осложнило положение русской армии, сохранившей на юге два небольших корпуса войск.

Надежда главнокомандующего была только на Черноморский флот, которому ставилась главная задача разбить турецкий флот в генеральном сражении с целью завоевания господства на море и недопущения десанта в Крым.

Предполагалось также вести активные крейсерские операции. Если на Черном море такие действия имели надежду на успех, то в Архипелаге российские корсары потерпели серьезную неудачу. В середине апреля 1790 года Ламбре Качоне (Кацонис), имевший уже целую флотилию из 9 судов (2 фрегата, 3 полакры, 4 кирлангича), занял греческий остров Зея, где устроил свою базу.

Султан отрядил против храброго грека эскадру Мустафы-паши в составе 19 судов, в числе которых были один корабль и 14 фрегатов. Однако Мустафа-паша, встретив 5 мая флотилию Качони вблизи о. Андруца, не только не обнаружил решимости атаковать, но и стал уклоняться от боя.

7 мая обстановка изменилась: к месту событий прибыл энергичный алжирский флагман Сейит-Али с эскадрой из 12 судов (1 корабль, 3 фрегата, 7 шебек, 1 тартана). Он решительно атаковал греков. В результате ожесточенного боя алжирцы взяли на

³⁴ Овчинников В.Д. Указ. соч. — С. 140.

абордаж три полакры, один кирлангич им сдался. Фрегат «Минерва Северная» корсары были вынуждены сжечь, а фрегат «Ахиллес» затопить. Сейит-паша уже совместно с Мустафой захватил о. Зея, где турки жестоко расправились с местными жителями³⁵.

Самому Качони с тремя кирлангичами удалось спастись, после чего он укрылся на о. Цериго из группы Ионических островов, принадлежавших тогда Венецианской республике. Неутомимый грек принялся за восстановление флотилии, 12 сентября 1790 года полковник морской артиллерии русской службы Ламбр Дмитриевич Качони (Кацонис) «за храбрость и мужество» был удостоен ордена Св. Георгия 4-й степени³⁶.

В 1791 году он продолжил свои операции, опираясь на базу, расположенную на о. Итака. Его враждебные действия против турок продолжались и после войны, пока турки с помощью французов не уничтожили и флотилию, и ее базу. Качони снова спасся, он добрался до России, где и скончался в 1805 году.

Орден Св. Георгия 4-й степени 8 сентября 1792 года «за отличные подвиги, оказанные в минувшую войну с Портою в Архипелаге» был пожалован и второму знаменитому корсару Лоренцо Гулиельми, получившему чин капитана 1 ранга.

Весной 1790 года Севастопольский флот под командованием Ф.Ф. Ушакова энергично готовился к летней кампании. Своим флагманским кораблем адмирал наметил самый крупный 80-пушечный «Иосиф II», переименованный после кончины австрийского императора в «Рождество Христово».

Здесь уместно пояснить, что еще в 1788 году князь Г.А. Потемкин, исходя из политических целей — объединения православных подданных султана для выполнения «греческого проекта», переименовал черноморские фрегаты. Они получили имена святых: «Стрела» — «Иоанн Воинственник», «Победа» — «Матвей Евангелист», «Перун» — «Св. Амвросий Медиоланский», «Скорый» — «Федор Мученик», «Легкий» — «Кирилл Белозерский», «Кинбурн» — «Покров Богородицы», «Берислав» — «Лука Евангелист», «Фанагория» — «Нестор Преподобный».

Если вспомнить наименования других кораблей, то судовой список Черноморского флота в 1790 году мог бы послужить основой для небольшого синодика.

³⁵ Тарас А. Е. Сражение и кампании парусного русского флота (1696–1863 гг.). — Минск: Харвест, 2007. — С. 264–265.

³⁶ Судравский В. Указ. соч. // Военный сборник. — 1910. — № 5. — С. 263.

Ордерами от 14 марта 1790 года Г.А. Потемкин назначил Ф.Ф. Ушакова командовать Черноморским флотом, «не обременя [его] правлением адмиралтейства». Младшими флагманами назначались капитаны генерал-майорского ранга Г.К. Голенкин и бригадирского ранга П.В. Пустошкин. Ушакову предписывалось назначить командиров, сигналы «простым и внятным образом» и готовить флот к выходу в море.

Старшим в Правлении членом оставался обер-интендант бригадир С.И. Афанасьев, на которого возлагалось исправление и снабжение судов. Интересно, что в этих ордерах содержались указания на то, что князь сам собирается командовать флотом в море³⁷. Вряд ли он в действительности взял на себя такое командование. Возможно, что подтверждается письмом светлейшего Екатерине II, это решение носило характер дезинформации с целью убедить турок в оборонительном плане действий флота вблизи своих берегов. Такая дезинформация позволила бы выманить турецкий флот из Босфора и разгромить его в открытом море³⁸.

Контр-адмиралу Ушакову по прибытии в Севастополь (он ездил в Яссы к Потемкину) предписывалась выслать отряды крейсеров в Лиман, а самому с тремя 50-пушечными кораблями, четырьмя фрегатами и лучшими крейсерскими судами выйти в море «ради поиску». Кроме этого, задачами похода были захват турецких транспортов и «истребление» спущенных на воду новых судов (очевидно, подразумевалось адмиралтейство в Синопе — *В.Г.*).

Одновременно (14 апреля) генерал-майор И.М. де-Рибас был назначен «командиром флотилии черноморской» (Лиманской гребной), которую он должен был готовить к выходу в море. Примечательно, что для пополнения комплекта матросов на флотилии были направлены пленные шведы, взятые на Балтике. Их Потемкин приказал обмундировать, распределить по судам и назначить жалование согласно их званиям³⁹.

Это был вариант содержания пленных в те времена, когда скудное казенное пособие заставляло их искать в плену заработок для пропитания. Теперь вместо того чтобы «прохлаждаться» на берегу, они вновь рисковали жизнью за жалование и одежду.

³⁷ Ушаков Ф.Ф. Документы. Т. 1. — С. 1117—1119.

³⁸ Овчинников В.Д. Указ. соч. — С. 141.

³⁹ Ушаков Ф.Ф. Документы. Т. 1. — С. 120.

Одновременно пленные «турки» (мусульмане и православные) сражались со шведами на судах гребного Балтийского гребного флота.

Проблема комплектования личным составом была острой и на корабельном флоте. Согласно докладу Ф.Ф. Ушакова от 30 марта, даже после обращения солдат морских батальонов в матросы и канониры (по решению Потемкина) на суда в Севастополе требовалось еще 300—400 человек и, сверх того, до 1600 (морских) солдат. До 500 солдат надо было назначить и на корабли, оставшиеся в Херсоне.

Для исправления и вооружения судов не хватало корабельных лесов, смолы, якорей, якорных канатов и даже орудий (часть их была куплена в Англии). Все это приходилось доставлять морем из Таганрога и Херсона. Ни в этих портах, ни в Севастополе тогда не было сухих доков, поэтому очищать и исправлять подводные части кораблей приходилось путем кренгования, что было процессом неудобным и длительным.

Для частичного исправления положения Ф.Ф. Ушаков распорядился снять команды и снаряжение с двух наиболее ветхих фрегатов — «Матвей Евангелист» и «Лука Евангелист» (с второго — еще мачты). Позднее «Матвей Евангелист» подготовили к переходу в Николаев, где на нем разместилась основанная в 1789 году Черноморская штурманская школа (в 1798 г. преобразована в штурманское училище).

Главные усилия были сосредоточены на вооружении эскадры, назначенной в крейсерство. В нее вошли «семь святых»: 50-пушечные корабли «Св. Александр Невский» (флаг Ф.Ф. Ушакова), «Св. Андрей Первозванный», «Св. Георгий Победоносец», 40-пушечные фрегаты «Иероним», «Амвросий Медиоланский», «Иоанн Воинственник» и «Нестор Преподобный» (всего 310 пушек), а также репетичное судно «Полоцк» и 11 малых крейсерских судов. Эскадра вышла на рейд только 27 апреля, и то не в полной готовности.

Вместо морских солдат, обращенных ранее в матросы, на суда назначили 618 «разных чинов и рядовых солдат» Севастопольского полка и 352 обер-офицера и рядовых Греческого полка во главе с подполковником Чапони⁴⁰. Эскадра была готова к 14 мая, но из-за плохой погоды Ф.Ф. Ушаков вышел в море только 16 мая, оставив за себя в Севастополе капитана Г.К. Голенкина. Послед-

⁴⁰ Там же. — С. 147.

нему предписывалось вывести на рейд наиболее готовые корабли на случай отражения неприятельского нападения.

Впрочем, судя по сведениям из Константинополя, ожидать выхода в Черное море главных сил османского флота пока не приходилось. Из-за недостатка матросов Хюсейн-паша в апреле — начале мая смог вооружить всего несколько кораблей и фрегатов, часть которых была направлена в Эгейское море, а часть — в Черное. Поэтому и Ф.Ф. Ушаков со своей небольшой эскадрой не рисковал встретить превосходящего его силы противника.

21 мая эскадра подошла к Синопу, древнему крупному торговому городу и одному из центров османского военного судостроения. Крейсерские суда были направлены для уничтожения и захвата коммерческих и транспортных судов. Сам Ф.Ф. Ушаков направился к рейду, где были обнаружены стоявшие под крепостью на якорях два фрегата и 7 малых судов, а на стапелях — один корабль (видимо, будущий 60-пушечный «Фатихи Бахри») и две шайки.

Турецкие корабли перетягивались под стены крепости, а ее батареи открыли огонь, впрочем, безрезультатный. Наша эскадра в течение около двух суток днем и ночью бомбардировала Синоп и стоявшие у крепости суда. Однако эффект ограничился наведением «великого страха». Турки, видимо от этого «страха», стреляли с берега даже из ружей. Потерь и повреждений на нашей эскадре не было. Вначале Ф.Ф. Ушаков отказался от атаки турецких судов на рейде из-за «тихости ветра», а потом — из-за опасности повреждения рангоута огнем береговых батарей, что могло помешать продолжению крейсерства. Остался цел и корабль на стапеле.

Не совсем понятно, почему адмирал, преследуя обозначенные Г.А. Потемкиным цели, не взял с собой бомбардирский корабль с мортирами («Рождество Богородицы») и не снарядил брандеры. Не предусмотрена была и возможная высадка десанта. Похоже, он старался избежать риска потерь, а возможно, не имел достаточных материальных средств и людей.

Так или иначе, приказав сжечь на виду города два из захваченных корсарскими судами, 24 мая Ф.Ф. Ушаков направился на восток — к Самсуну. Появившись там 25 мая и не обнаружив в гавани военных судов, он ограничился «нанесением страха», а крейсерские суда обстреляли крепость и стоявшие у ее стен две «купецких» шайки и одну чектырьме.

В тот же день, имея сведения от пленных, что в Анапе находится турецкий линейный корабль, Ф.Ф. Ушаков направился с эскадрой туда. Анапа того времени представляла собой важную для Османской империи крепость с торговым портом на северо-восточном берегу Черного моря. Она служила форпостом османов против России, уже владевшей расположенным неподалеку Азовом, а кроме этого — центром работорговли, где свободолюбивые горцы Северного Кавказа продавали захваченных ими рабов на турецкие рынки.

В кампании 1788 года Анапа, имевшая тогда 4-тысячный гарнизон, стала объектом демонстративных действий небольшого русского корпуса войск. Целью последнего было отвлечь как можно больше турецких войск от возможной диверсии против Крыма. Сломив сопротивление толп враждебных горцев, корпус достиг Анапы, но его командир, не имея осадной артиллерии, отказался от штурма, так как посчитал цель операции достигнутой.

В кампании 1789 года на этом театре были развернуты два корпуса войск, из них 2-й Кавказский под командованием генерал-поручика Ю.Б. Бибикова располагался в нижнем течении р. Кубань. 2 февраля 1790 года, по личной инициативе, Ю.Б. Бибиков с отрядом 7,6 тыс. человек перешел р. Кубань по льду и начал наступление на Анапу. Однако поход, намеченный на невыгодное раннее весеннее время, был плохо подготовлен, провианта имелось всего на две недели.

Преодолевая сопротивление враждебных горцев, корпус достиг Анапы, где находился 15-тыс. гарнизон. Несмотря на повсеместный успех русского оружия, попытка взять крепость с ходу не удалась. Для штурма имелось всего 16 полевых орудий, не было штурмовых лестниц⁴¹. Во время осады начались массовые смерти от голода и болезней. Незадачливый полководец был вынужден 15 апреля начать отступление, которое завершилось успешно, но корпус в этом походе потерял да половины своего состава убитыми, умершими, ранеными и больными.

Забегая вперед, надо отметить, что в кампанию 1791 года Анапа была взята войсками опытного генерала Гудовича, но по заключении мира возвращена туркам в разрушенном виде. Ее восстановили, и в 1807 году Анапа вновь и без особого труда была покорена эскадрой контр-адмирала Пустошкина, а в 1812 году

⁴¹ Военная энциклопедия. Т. II. — СПб., 1912. — С. 417–418.

опять возвращена османам. Наконец, в 1828 году флот вице-адмирала Грейга с десантным отрядом контр-адмирала Меншикова, сломив упорное сопротивление турок, заставил их сдаться, и Анапа окончательно перешла в состав Российской империи, став одной из ее крепостей. Однако в 1854 году, из-за невозможности обороны против англо-французского флота, русским пришлось разрушить укрепления и вывести гарнизон. С тех пор крепость не восстанавливалась.

Контр-адмирал Ф.Ф. Ушаков подошел к Анапе 29 мая 1790 года. Вряд ли он собирался взаимодействовать с войсками Бибикова, если даже знал о самой экспедиции этого авантюриста. По крайней мере, о Бибикове в рапортах Ушакова и ордерах Потемкина нет никаких упоминаний. Зато Ушаков докладывал о линейном корабле. Таковой и был обнаружен утром 30 мая на Анапском рейде вместе с фрегатом, кирлангичем, шантзей и пятью вооруженными «купцами».

Пока собравшийся атаковать турок Ф.Ф. Ушаков, преодолевая маловетренность и течение, лавировал в сторону противника, последний буксировал свои суда к берегу. 31 мая пушки крепости открыли сильный огонь, но их ядра не долетали. Русские были вынуждены делать промер практически неизвестного побережья и к ночи встали на якоря на 9 саженях (16,4 м) глубины.

Утром 1 июня Ф.Ф. Ушаков обнаружил все турецкие суда на мелководье под самыми стенами крепости. С корабля, по-видимому, была даже снята часть орудий, установленных на берегу. Считая опасным идти к «отмелистым» берегам под парусами, адмирал приказал тянуться к берегу завозами (якорей) и встать на шпринг. Предполагалось, что корабли встанут против судов, два фрегата против крепости и два — против батарей. Эскадра заняла диспозицию с темнотой, в 12-м часу ночи, и по приказу Ф.Ф. Ушакова открыла огонь.

Из крепости и с батарей турки энергично отвечали, при этом были отмечены преждевременные разрывы бомб и перелеты ядер. Турецкие суда молчали, скрываясь в темноте. Наши корабли не пострадали, Ф.Ф. Ушаков, опасаясь повреждения мачт, приказал к рассвету оттянуться от крепости на «довольную дистанцию» и встать на якоря. Последовавший вслед за этим огонь турецких орудий оказался безрезультатным из-за недолетов.

Считая нецелесообразным повторение атаки из-за угрозы усиленных турками батарей и необходимости скорейшего при-

соединения к флоту, Ф.Ф. Ушаков приказал сниматься с якоря и следовать в Севастополь. Под Анапой он вновь удовлетворился «наведением страха»⁴². Здесь опять сказало отсутствие бомбардирского корабля и снаряженных брандеров. 5 июня эскадра благополучно прибыла на Севастопольский рейд.

Во время крейсерства было уничтожено 11 коммерческих и транспортных судов и захвачено 6 коммерческих судов, данные о которых позволяют судить о типах судов бассейна Средиземного моря:

- чектырьме — одномачтовое судно, длина между штевнями до 16 м, ширина до 3,6 м, глубина интрюма до 2,1 м, осадка до 2,1 м;
- шайка — судно о двух мачтах — грот и бизань, длина по палубе до 24 м, ширина до 8,5 м, глубина интрюма до 3,6 м, осадка до 3,1 м;
- маруля — судно о двух мачтах — грот и фок, длина по палубе до 28 м, ширина до 6,6 м, глубина интрюма до 4 м, осадка до 3,5 м;
- мелакса — судно об одной высокой мачте. Длина между штевнями около 14 м, ширина до 4,4 м, глубина интрюма около 2 м, осадка 3,3 м.

Большинство парусов на всех — косые (латинские), свыше верхней палубы — фальшборт от 0,6 до 1,2 м⁴³.

Интересен и состав людей, снятых с захваченных и уничтоженных судов у Синопа. Их вряд ли можно сейчас назвать «пленными»: 80 турок, 14 турчанок, 51 грек, 3 армянина, 14 невольников — черкесов, везенных в Константинополь для продажи, 27 взрослых черкесских девушек, 12 наших пленных солдат разных полков, также везенных для продажи — всего 201 человек⁴⁴.

Большую часть груза на судах составляла пшеница, но были еще кожи, фасоль, гранатовый сок, орехи, масло и т. п.

Сам Ф.Ф. Ушаков высоко оценивал результаты крейсерства. С ним был согласен и князь Г.А. Потемкин, который выразил адмиралу свою признательность и поручил ему объявить ее всем чинам эскадры. Не оспаривая мнения главнокомандующего, следует все же отметить, что рейд был недостаточно подготовлен. Известно, что вооружение бомбардирского корабля «Рождество

⁴² Ушаков Ф.Ф. Документы. Т. 1. — С. 160.

⁴³ Там же. — С. 183–184.

⁴⁴ Скаловский Р.К. Указ. соч. — С. 89.

Богородицы» и брандеров было начато с опозданием — в середине июня они еще не были готовы. Одна из задач похода — уничтожение судов противника, решена не была: оба линейных корабля — на стапеле в Синопе и в Анапе — остались целы.

В атаках адмирал проявил большую осторожность, стараясь избежать повреждения мачт, что обычно случалось в каждом бою. В результате главным итогом похода стало «наведение страха».

19 июня 1790 года, имея сведения о готовности флота, Г.А. Потемкин направил Ф.Ф. Ушакову ордер о выходе в полном составе к румелийским берегам. К этому времени было известно, что уже в конце мая турецкий флот якобы появился у Ялты. Однако анализ сведений из Константинополя и текущих событий показывает, что это известие было ложным.

Совершенно очевидно, что капудан-паша вышел из пролива с главными силами в конце июня и 28 числа появился вблизи Севастополя. А затем направился на восток — в сторону Анапы. Можно предполагать, что до этого времени Ф.Ф. Ушаков не выполнил ордера Г.А. Потемкина из-за ожидания прибытия обещанного князем пехотного полка, необходимого для пополнения комплекта морских солдат. У турок русские насчитали до 42 судов, в том числе 15–18 больших. В числе линейных кораблей были новые — 80(?)-пушечные, «Мансурие» (у нас ошибочно «Капитана»), 72-пушечные «Бахризафер» и «Худаверды» (бывший «Мария Магдалина»).

2 июня по приказу Ф.Ф. Ушакова весь боеготовый флот встал под паруса и направился вслед за неприятелем. В Севастополе адмирал оставил за себя капитана порта капитана 1 ранга Д.А. Доможирова.

Керченское сражение 8 июля 1790 года

Российский Черноморский корабельный флот насчитывал 10 линейных кораблей (включая один 80-пушечный и четыре 66-пушечных), 6 фрегатов (всего на кораблях и фрегатах — 836 орудий), одно репетичное судно, 13 крейсерских судов и два брандера. Пройдя вдоль берегов Крыма до Тамани, Ушаков утром 8 июля, направив крейсерские суда в дозор, встал с флотом на якорь у Керченского пролива.

Вскоре после 9 ч 30 мин крейсерское судно, державшееся в стороне Анапы, сигналом донесло о появлении противника.

Через полчаса на мгlistом горизонте показался турецкий флот в составе 10 линейных кораблей (в том числе четыре флагманских), 8 фрегатов и 36 судов других классов, включая бомбардирские корабли, шебеки, бригантины, лансоны и кирлангичи. Всего на линейных кораблях и фрегатах имелось до 1100 пушек. Таким образом, турецкий флот имел некоторое превосходство в количестве кораблей в линии баталии и явное превосходство в количестве пушек.

Ушаков решил принять бой под парусами, снялся с флотом с якоря и построил линию баталии из 16 кораблей и фрегатов, имея в авангарде капитана бригадирского ранга Г.К. Голенкина на 66-пушечном корабле «Мария Магдалина».

Линия баталии российского флота

Авангард

1. 50-пушечный корабль «Св. Георгий Победоносец» (капитан 2 ранга Ф.В. Поскочин).
2. 40-пушечный фрегат «Иоанн Воинственник» (капитан 2 ранга А.Г. Баранов).
3. 66-пушечный корабль «Мария Магдалина» (капитан бригадирского ранга Г.К. Голенкин, командующий авангардией).
4. 45-пушечный корабль «Иоанн Богослов» (капитан 1 ранга Н.П. Кумани).
5. 40-пушечный фрегат «Св. Иероним» (капитан 2 ранга А.П. Алексиано).

Кордебаталия

6. 66-пушечный корабль «Преображение» (капитан 2 ранга Я.Н. Саблин).
7. 40-пушечный фрегат «Покров Богородицы» (капитан 2 ранга И.И. Ознобишин).
8. 80-пушечный корабль «Рождество Христово» (капитан 2 ранга М.И. Ельчанинов, флаг контр-адмирала Ф.Ф. Ушакова, командующего флотом и кордебаталией).
9. 50-пушечный корабль «Св. Александр Невский» (капитан 2 ранга Н.Л. Языков).
10. 40-пушечный фрегат «Амвросий Медиоланский» (капитан 2 ранга М.Н. Нелединский).
11. 66-пушечный корабль «Св. Владимир» (капитан 2 ранга А.А. Оболянинов).

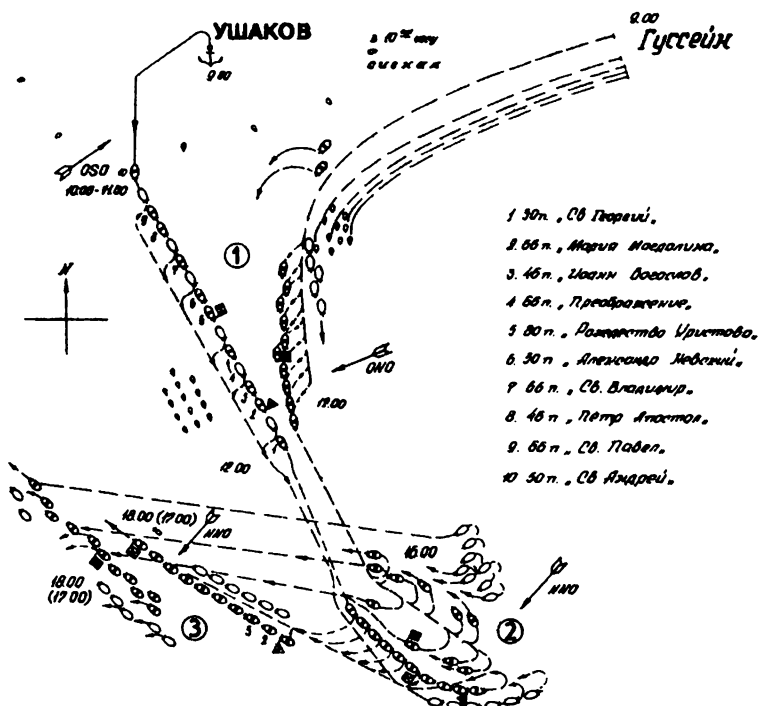


Схема 4. Керченское сражение 8 июля 1790 г.

Схема составлена автором на основе разработок о. Дмитрия (Шмелёва)

Арьергард

12. 40-пушечный фрегат «Кирилл Белозерский» (капитан 2 ранга Е.П. Сарандинаки).
13. 46-пушечный корабль «Петр Апостол» (капитан 2 ранга Ф.Я. Заостровский).
14. 66-пушечный корабль «Св. Павел» (капитан 1 ранга К.А. Шапилов).
15. 40-пушечный фрегат «Нестор Преподобный» (капитан лейтенант Ф.В. Шишмарев).
16. 50-пушечный корабль «Св. Андрей Первозванный» (капитан 1 ранга Р. Вильсон).

Всего 10 кораблей (596 орудий фактически) и 6 фрегатов (240 орудий), численность экипажей более 6500 человек.

За линией баталии:

- репетичное судно «Полоцк»;
- бригантины — «Феникс», «Климент — Папа Римский»;
- крейсерские суда разных типов: «Абельташ», «Панагия Дусено», «Карл Константин», «Принцесса Елена», «Панагия Апотоменганы», «Св. Николай», «Св. Александр», «Слава Св. Георгия», «Красноселье», «Панагия Попанди», «Панагия Турляни»;
- брандеры «№ 1» и «№ 3».

Итого: 32 судна.

Пользуясь превосходством в силах и наветренным положением, Хюсейн-паша с десятью линейными кораблями атаковал российский флот, направив главный удар на его авангард. Маневр турецких линейных кораблей прикрывался бомбардирскими судами, стрелявшими из тяжелых мортир с дальней дистанции. Турецкие фрегаты и крейсерские суда держались за линией баталии. Около полудня линейные корабли Хюсейна открыли огонь, русские ответили по сигналу Ушакова «Вступить в бой с неприятелем».

Авангард бригадира Голенкина, следуя передовому 50-пушечному кораблю «Святой Георгий Победоносец», «усиливающеся нападение неприятеля выдерживал с отличной храбростью и жестокостью огня приводил его в замешательство и растройку, так что оный пальбу свою весьма уменьшил; капитан-паша, беспрестанно усиливая атаку свою, подкреплял прибавлением кораблей и многими разными судами с большими орудиями»⁴⁵.

С целью нейтрализации усилий противника Ф.Ф. Ушаков сигналом вывел из линии баталии шесть сравнительно слабых 40-пушечных фрегатов, образовав из них под ветром «корпус резерва», для подкрепления авангарда. Одновременно он приказал сомкнуть линию, т. е. противопоставил турецкой атаке сильнейшие корабли, и сам с кордебаталией, «прибавя парусов», поспешил на помощь своему авангарду.

Около 15 ч некоторая перемена ветра позволила российским кораблям сблизиться с противником на дистанцию картечного выстрела (менее 100 м), при этом сам Ушаков на 80-пушечном корабле «Рождество Христово» атаковал флагманский корабль капудан-паши. Фрегаты «корпуса резерва», следуя 40-пушечному «Иоанну Воинственнику» под командованием капитана 2-го

⁴⁵ Ушаков Ф.Ф. Документы. Т. 1. — С. 227.

ранга А.Г. Баранова, продвинулись вперед и поддержали авангард своей линии баталии.

В 16 ч, когда головные русские корабли, приводя круче к ветру, поставили авангард противника в опасное положение, турецкий флот, вслед за кораблем Хюсейна-паши, устремился выйти из боя и в беспорядке повернул почти на обратный курс, разойдясь контр-галсами с российской линией баталии. При этом некоторые турецкие корабли, включая флагманский корабль Хюсейна и вице-адмиральский, при повороте сблизилась с кордебаталией российского флота и попали под жестокий огонь с «Преображения Господня» и «Рождества Христова». На одном турецком корабле была сбита бизань-мачта, на вице-адмиральском упали сбитые фор-марсель и крьюсель. Один турецкий кирлангич, державшийся среди линейных кораблей, был потоплен. При этом многие турецкие корабли потеряли сбитые ядрами и упавшие в воду флаги. Один из них был подобран шлюпками с корабля «Святой Георгий Победоносец» и взят в качестве трофея.

Ф.Ф. Ушаков, выйдя на ветер, на своем флагманском корабле повернул на правый галс для преследования противника, приказав авангарду повернуть оверштаг, а прочим кораблям, не соблюдая порядковых номеров в линии баталии, вступить в кильватер кораблю «Рождество Христово». Таким образом, командующий российским флотом быстро выстроил линию баталии на ветре у отступающего в замешательстве турецкого флота, собираясь «со всеми силами ударить на неприятеля».

«Легкость ходу» турецких кораблей и наступившая вскоре после 20 ч темнота позволили Хюсейн-паше избежать нового столкновения и спастись бегством от возможного разгрома. Ночью Ф.Ф. Ушаков, продолжая погоню, приказал зажечь огни и придерживаться вероятного курса отступления противника. Но последний утром обнаружен не был, и Черноморский корабельный флот направился в Феодосийскую бухту для исправления повреждений в рангоуте и такелаже, которые, по мнению командующего, препятствовали дальнейшему походу и поискам неприятельского флота у берегов Турции. Вечером 12 июня флот Ушакова вернулся на Севастопольский рейд.

В результате сражения турецкий десант в Крым был сорван, многие турецкие линейные корабли получили повреждения и, очевидно, понесли значительные потери в личном составе, которые, впрочем, точно не известны.

В пятичасовом сражении российские линейные корабли выпустили около 21 000 снарядов (по 70 на каждую пушку одного борта). Из полученных ими повреждений наиболее серьезными были простреленные ядрами грот-мачты на кораблях «Рождество Христово», «Святой Павел» и «Иоанн Богослов», а также фок-мачта на «Святом Андрее Первозванном». Потери в людях составляли 29 убитых (в том числе мичман Б. Антонович и морской артиллерист лейтенант П. Галкин) и 68 раненых, включая 4 офицеров.

Согласно рапорту Ф.Ф. Ушакова, «все командующие судов и разные чины флота Черноморского... с крайним рвением и отличной храбростью выполнили долг свой...» Особо командующий отметил храбрость и искусство бригадира Г.К. Голенкина, капитанов 1-го ранга К.А. Шапилова («Святой Павел»), Р. Вильсона («Святой Андрей»), Н.П. Кумани («Иоанн Богослов»), капитанов 2-го ранга Я.Н. Саблина («Преображение Господне»), Ф.Я. Заостровского («Петр Апостол»), Н.Л. Языкова («Святой Александр Невский»), М.М. Ельчанинова («Рождество Христово») и Ф.В. Поскочина («Святой Георгий»), а также своего флаг-капитана капитана 2-го ранга П.А. Данилова и полковника Старооскольского полка Н. Чиркова.

Победу в Керченском сражении высоко оценил генерал-фельдмаршал Г.А. Потемкин и императрица Екатерина II, которая 5 августа 1790 года, после получения известия о мире со Швецией, писала на юг главнокомандующему: «Победу Черноморского флота над турецким мы праздновали вчерась молебствием в городе у Казанской, и я была так весела как давно не помню. Контр-адмиралу Ушакову великое спасибо прошу от меня сказать и всем его подчиненным».

Тактика Хюсейн-паши в сражении 8 июля 1790 года во многом напоминала тактику его предшественника — знаменитого Хасана: атака авангарда противника из наветренного положения сомкнутой колонной линейных кораблей, применение бомбардирских судов, стрельба по рангоуту и парусам. В то же время турецкие моряки проигрывали российским в бою на близкой дистанции, а с отступлением флагмана обращались в бегство.

Для тактики Ф.Ф. Ушакова в Керченском сражении характерно стремление к решительному бою и перехвату инициативы даже в подветренном положении. В отличие от М.Н. Войновича при Фидониси, Ф.Ф. Ушаков не остался наблюдателем поединка

авангардов, а противопоставил маневру противника свой маневр: сократил линию баталии (сосредоточение сил), выделил резерв из фрегатов для поддержки передовых кораблей (взаимная поддержка) и сам атаковал флагманский корабль Хюсейн-паши. Выход в голову строя и построение линии баталии без соблюдения порядковых номеров кораблей (по способности — кратчайшими курсами) позволили командующему российским флотом не только сохранить выигранное у противника наветренное положение, но и самому задать направление преследования, организованного в весьма короткие сроки. Однако в этом случае само сохранение линии баталии, где скорость уравнивалась по худшим ходакам, не позволило догнать даже арьергард отступавшего в беспорядке противника. В следующем сражении — у острова Тендра — Ф.Ф. Ушаков учел это обстоятельство и изменил тактику преследования.

Сражение у острова Тендра (сражение у Гаджибея) 28-29 августа 1790 года

После сражения у Керченского пролива капудан-паша Хюсейн, отступив к турецким берегам, исправил там повреждения, усилил свой флот линейными кораблями и в начале августа 1790 года вновь показался у берегов Крыма. Проведя таким образом демонстрацию флага, Хюсейн-паша 17 августа подошел к выходу из Днепровского лимана, заняв позицию на якоре между островом Тендра и побережьем у Гаджибея, на расстоянии более 10 миль от последнего. Такое положение позволяло турецкому флоту блокировать выход из лимана и держать под контролем важную для российского флота коммуникацию Лиман — Севастополь, препятствуя соединению Севастопольского корабельного флота с новыми кораблями из Херсона.

В составе турецкого флота под командованием Хюсейн-паши насчитывалось 14 линейных кораблей (до 1000 орудий, до 10 000 человек экипажа), 8 фрегатов (до 360 орудий), 23 бомбардирских, малых крейсерских кораблей и плавучих батарей.

Российский флот под командованием контр-адмирала Ф.Ф. Ушакова из-за недостатков в снабжении и слабости ремонтных средств Севастополя был полностью готов к походу только к 20 августа. Замысел российского командования, утвержденный в общих чертах ордером генерал-фельдмаршала Г.А. Потемкина от 18 августа 1790 года, заключался в том, чтобы Севастополь-

ский корабельный флот, подойдя к устью лимана, присоединил к себе 46-пушечный корабль «Навархия Вознесение Господне» и 3 фрегата, конвоируемые Лиманской флотилией генерал-майора И.М. де-Рибаса. После такого усиления Ф.Ф. Ушакову следовало атаковать турецкий флот. При этом в случае боя в прибрежном районе не исключалось содействие корабельному флоту гребных судов Лиманской флотилии. Ф.Ф. Ушаков вышел из Севастополя 25 августа с флотом в составе 10 линейных кораблей (596 орудий), 6 фрегатов (240 орудий), 1 бомбардирского судна, 1 репетичного судна, 17 малых крейсерских кораблей и 2 брандеров. Общая численность экипажей достигала 7969 человек, в том числе 6577 человек на линейных кораблях и фрегатах.

Учитывая известное ему местонахождение турецкого флота, Ф.Ф. Ушаков вполне обоснованно полагал, что соединение с Лиманской флотилией будет невозможным без предварительного сражения с противником. Рассчитывая только на свои силы, адмирал надеялся на вероятное ослабление турок в результате Керченского сражения, которое, по его мнению, также отрицательно сказалось на состоянии морального духа турецких моряков.

Вскоре после 5 ч 28 августа 1790 года сигнальщики на салингах русских кораблей обнаружили флот Хюсейна-паши, который стоял на якоре между Тендрой и Гаджибеем, не потрудившись обеспечить себя разведкой от внезапного появления противника. К 8 ч обстановка прояснилась: Ф.Ф. Ушаков увидел, что противник имеет превосходство в численности линейных кораблей и орудий. Несмотря на это, российский командующий приказал прибавить парусов и, «пользуясь способным ветром и беспорядком неприятеля, спешил сблизиться и атаковать» (принцип внезапности).

Турецкий флот, обрубив якорные канаты и в беспорядке вступив под паруса, попытался уклониться от сражения. Но Ушаков, не тратя время на перестроение в линию баталии, преследовал противника в походном порядке (три кильватерных колонны) и, приведя несколько к ветру, к 12 ч создал угрозу отставшему арьергарду турецкого флота. Опасаясь, что его арьергард может быть отрезан от главных сил флота, капудан-паша был вынужден повернуть на правый галс и начал выстраивать линию баталии.

По сигналу Ушакова русский флот с 12 ч на ходу перестроился в линию баталии и тоже повернул на правый галс, сохранив на-

ветренное положение. При этом он «на всякий случай, ежели бы передовые неприятельские корабли, выиграв ветер, покусились с обеих сторон атаковать нашу линию, приказал передовым трем фрегатам — «Иоанну Воинственнику», «Иерониму» и «Покрову Богородицы» выйти из линии и построить корпус резерва против передовой части флота». Такое построение позволило также сплотить передовую часть линии баталии, сосредоточив в голове ее 6 линейных кораблей с поддержкой из 3 фрегатов — 68% всех орудий флота.

После этого по сигналу «спуститься на неприятеля» Российский флот сблизился с неприятелем на дистанцию картечного выстрела (менее 100 м) и в 15 ч вступил в «жестокое сражение». Под огнем русских кораблей турки терпели большие повреждения и потери и невольно спускались под ветер, преследуемые настойчивым противником. Около 16 ч один из флагманских — передовой 80-пушечный корабль турецкого флота — «чрезвычайно легкий» на ходу, вырвался вперед и, повернув оверштаг, попытался выиграть ветер и поразить продольным огнем головной корабль российского флота «Св. Георгий Победоносец». По сигналу Ф.Ф. Ушакова фрегаты «корпуса резерва», прибавив парусов, пресекли эту дерзкую попытку. Попад под огонь фрегата «Иоанн Воинственник», которым командовал капитан 2 ранга А.Г. Баранов, турецкий корабль спустился под ветер и прошел между линиями враждебных флотов, поражаемый ядрами с кораблей российского авангарда и кордебаталии. Серьезный урон потерпел и флагманский корабль капудан-паша Хюсейна, атакованный флагманским кораблем Ф.Ф. Ушакова «Рождество Христово» и соседними с ним сильнейшими кораблями.

Около 17 ч, не выдержав сильного огня русских, капудан-паша, а за ним и весь турецкий флот, повернув через фордевинд, обратились в беспорядочное бегство. При повороте корабли Хюсейн-паши и следующего за ним по старшинству флагмана — трехбунчужного паши (адмирала) Саит-бея — опасно сблизились с российской линией баталии. «Рождество Христово» и «Преображение» нанесли этим кораблям новые серьезные повреждения. Флагманский корабль Саит-бея, 74-пушечный «Мансурие» («Мансюриет-2»), один из лучших в османском флоте, лишился сбитых ядрами грот-марселя и крьюселя.

Российский флот под всеми парусами преследовал противника до 20 ч, когда последний «в рассуждении легкости судов» не-

сколько оторвался от погони и, не зажигая огня, стал скрываться в темноте. Ф.Ф. Ушаков, стремясь сохранить наветренное положение, повернул оверштаг и к 21 ч 30 мин соединенно поставил свой флот на якорь.

На рассвете 29 августа русские вновь вступили под паруса и с 7 ч продолжали преследование кораблей турецкого флота, которые, следуя движениям капудана-паши, в беспорядке лавировали с целью выхода на ветер. Общая погоня «по способности» позволила наиболее быстроходным российским кораблям вырваться вперед и к 9 ч отрезать поврежденный 66-пушечный линейный корабль «Мелеки-Бахри», который бросился к берегу. За ним устремились 66-пушечный корабль «Мария Магдалина» под брейд-вымпелом капитана бригадирского ранга Г.К. Голенкина, 50-пушечный корабль «Святой Александр Невский» под командованием капитана 2 ранга Н.Л. Языкова, а также два фрегата. Около 10 ч утра, окруженный русскими кораблями и считая сопротивление безнадежным, капитан Кара-Али сдал «Мелеки-Бахри» бригадиру Г.К. Голенкину. В плен попали 560 турецких моряков, остальные 90 членов экипажа «Мелеки-Бахри» погибли или умерли от ран, полученных в бою 28 августа.

Большинству турецких кораблей во главе с капудан-пашой удалось вырваться на ветер и отступить к турецким берегам. Однако поврежденный 74-пушечный корабль Сайт-бея «Мансурие», покинутый своими товарищами, в 10 ч утра был настигнут капитаном 1 ранга Р.Р. Вильсоном на 50-пушечном корабле «Св. Андрей Первозванный», который своим огнем сбил на корабле противника фор-марсель и заставил его уменьшить ход. Это позволило сблизиться с «Мансурие» кораблям «Святой Георгий Победоносец» и «Преображение Господне», а вскоре и сильнейшему во флоте кораблю «Рождество Христово». Сеит-бей и капитан Махмет-дерия отчаянно оборонялись, но «Рождество Христово» подошел к «Мансурие» на расстояние «не более 30 сажень» (54 м) и огнем тяжелых орудий нанес ему «наихудшее поражение». Все три мачты турецкого корабля упали за борт, и «Рождество Христово» беспрепятственно зашел с носа, чтобы довершить разгром противника. Но в этот момент — около 11 ч — турецкие моряки высыпали наверх и запросили пощады.

«Мансурие» уже горел — на нем показался густой дым «от влпившегося в корму brandсугеля». Посланная русскими шлюпка

успела снять с корабля самого Сайт-бея, командира и 18 прочих «чиновников», другие шлюпки не могли пристать к объятому пламенем корпусу. Вскоре «Мансурие» «взорвало на воздух», и русским осталось подбирать уцелевших от взрыва уже из воды и с обломков. Таким образом было спасено 81 человек «турок и разных людей». Напомним, что имя «Мансурие» в переводе на русский означает «Спомоществующий», но здесь ему самому оказали помощь только враги. В наших боевых документах он был назван «Капудания» («Капитания») и под этим именем вошел в сочинения всех российских и советских историков.

Согласно полученным от пленным сведениям, «Мансурие», совершенно новый корабль, впервые вышел в море. Вся его артиллерия была медной: на нижнем деке стояли 38-фунтовые, на верхнем — 18-фунтовые орудия.

Доблестный флагман Сеит-бей, брошенный своими подчиненными, был спасен пленными русскими матросами (с «Марии Магдалины?»), находившимися на корабле. Они успели «сквозь дым и пламень вынесли его на верхнюю палубу и закричали уже отвалившим шлюпкам нашим, чтобы они возвратились для принятия почетного пленника». Прибыв на российский адмиральский корабль, Сеит-бей «в первых же словах выразил негодование на робость и малодушие» капудан-паши Хюсейна⁴⁶.

Российские крейсерские суда не без успеха преследовали рассеявшиеся малые корабли противника. Ими были захвачены турецкие лансон, бригантина и севшая на мель плавучая батарея.

Общие потери турецкого флота в сражении составили 2 линейных корабля и 3 малых судна. 733 человека попали в плен, включая адмирала и четырех командиров. Некоторые исследователи (например, Р. Скаловский), на основании ряда документов, в том числе донесения Г.А. Потемкина императрице, считали, что еще один 74-пушечный корабль Арнаут-Асан-капитана и несколько мелких турецких судов затонули от пробоин в свежую погоду при отступлении. Потери турецкого флота в людях, кроме пленных, по приблизительной оценке составили не менее 1400 человек убитых и раненых, из которых до 700 матросов и офицеров погибли вместе с «Мансурие».

После сражения Хюсейн-паша собрал свои потрепанные корабли у м. Калиакрия (западный — румелийский берег Черного

⁴⁶ Скаловский Р.К. Указ. соч. — С. 104.

моря), после чего вскоре направился в Босфор, где турецкий флот разоружился в Терсанае. В ноябре пленные сообщили русским слухи, ходившие в Константинополе: «Капитан-паша по приходе со флотом рапортовал облыжно, якобы он флот наш разбил, однако скоро узнали то, что они весьма разбиты и имеют великую потерю в судах, в то же время капитан-паша пропал безызвестно, думают, что бежал».

Повреждения кораблей российского флота в целом были незначительны. На «Рождестве Христовом», «Святом Александре Невском», «Петре Апостоле» требовали замены простреленные мачты (по одной), у других кораблей имелись лишь легкие повреждения рангоута и парусов, а на «Святом Павле» от своей стрельбы разорвалось одно орудие на верхней палубе. Из личного состава выбыли 46 нижних чинов, из которых 21 человек погиб в сражении.

В результате поражения турецкого флота у Тендры и его отступления российский Черноморский флот Ф.Ф. Ушакова благополучно соединился с Лиманской, эскадрой и 8 сентября 1790 года, усиленный новыми кораблями, возвратился в Севастополь. Важным стратегическим результатом сражения явилось завоевание флотом господства в северной части Черного моря. Это позволило русским постоянно поддерживать коммуникацию Лиман — Севастополь, а 29 сентября — 1 октября беспрепятственно перевести в Севастополь Таганрогскую эскадру капитана бригадирского ранга С.А. Пустошкина, включавшую два новых 46-пушечных корабля «Царь Константин» и «Федор Стратилат», бригантину и 10 крейсерских судов.

Победа у острова Тендра получила высокую оценку главнокомандующего и императрицы Екатерины II. Так, генерал-фельдмаршал князь Г.А. Потемкин-Таврический 1 сентября 1790 года посетил «Рождество Христово» на рейде против Гаджибея, собрал и поздравил с победой командиров кораблей. Сражение у Керчи и у Тендры главнокомандующий считал важнейшим аргументом на переговорах с турками о заключении мира и упрекал османских военачальников в сокрытии поражений: «Бездельник их капитан-паша, будучи разбит близ Тамана, бежал с поврежденными кораблями, как курва, и теперь еще пять судов починяют, а нассказал, что у нас потопил несколько судов. Сия ложь у визиря была опубликована. На что они лгут и обманывают себя и государя? Теперь еще у флота было сражение, где они потеряли “Капуданию”, и

еще большой корабль взят, на котором капитан был Кара-Али... Но все оные суда и люди были бы целы, если бы уже мир был сделан». В донесении императрице от 5 сентября 1790 года Потемкин писал: «Я не могу довольно описать храбрости, искусства и доброй воли командующего контр-адмирала и кавалера Ушакова. Эскадренный командир бригадирского ранга капитан и кавалер Голенкин и все командиры кораблей заслуживают высочайшую В.И.В. милость»⁴⁷.

Милость не замедлила воспоследовать: Ф.Ф. Ушаков в числе первых контр-адмиралов был удостоен ордена Святого Георгия 2-й степени и пожалования земли с 500 крестьянами в Белоруссии. Орден Святого Георгия 3-й степени получил произведенный в капитаны генерал-майорского ранга Г.К. Голенкин, 4-й степени — генеральс-адютант князя Потемкина М.Л. Львов, бывший в сражении на «Рождестве Христовом». Позднее орденов Святого Георгия 4-й степени были удостоены также командиры отличившихся кораблей — капитаны 1-го ранга К.А. Шапилов, Р.Р. Вильсон, Ф.Я. Заостровский, Н.Л. Языков, М.И. Оболянин, М.М. Ельчанинов, Ф.В. Поскочин, а также флаг-капитан Ушакова — капитан 2-го ранга П.А. Данилов. Многие офицеры Черноморского флота получили другие награды и чины «за отличие».

Победа у Тендры была обеспечена лучшей подготовкой артиллеристов российского флота, хорошей выучкой его личного состава в целом, а также тактическим искусством командующего. В тактике Ф.Ф. Ушакова при Тендре примечательны активный наступательный характер (отсюда — стремление занять наветренное положение и захватить инициативу, желание сражаться на короткой дистанции), умелая реализация принципов внезапности (быстрое сближение без перестроения в линию баталии), сосредоточение сил на главном направлении (концентрация большей части флота в передовой части боевого порядка, удар по флагманским кораблям), взаимная поддержка (как в бою в линии баталии, так и в погоне за противником).

По опыту Тендровского сражения Г.А. Потемкин специальным орденом от 29 сентября 1790 года предписал Ф.Ф. Ушакову сформировать особую «эскадру кейзер-флага» (корабль и два фрегата) для совместной с кораблем «Рождество Христово» атаки флагманского корабля турок. «Требуите от всякого, — писал

⁴⁷ Ушаков Ф.Ф. «Документы». Т. 1. — С. 315–316.

в этом ордере главнокомандующий, — чтоб дрались мужественно, или лучше скажу — *по-черноморски* (курсив подлинника — *Авт.*), чтоб были внимательны к исполнению повелений и не упускали полезных случаев».

В кампании 1790 года таких «случаев» более не представилось. С 16 октября по 14 ноября этого года Ф.Ф. Ушаков с 14 линейными кораблями, 4 фрегатами и другими судами совершил поход для прикрытия устьев Дуная, куда прошла Лиманская гребная флотилия, и для поисков турецкого флота. Противник обнаружен не был, и российский флот, борясь с осенней непогодой, вернулся в Севастополь.

11 января 1791 года контр-адмирал Ф.Ф. Ушаков орденом Г.А. Потемкина был назначен «старшим членом Черноморского адмиралтейского правления» — фактически старшим морским начальником на Черном море, т. е. командующим всем флотом и военными портами под общим руководством главнокомандующего. Это назначение, отдавая в руки Ушакова не только все плавающие корабли, но и тыловые структуры флота, позволило ему наилучшим образом подготовить флот к кампании 1791 года.

Лиманская гребная флотилия на Дунае. Взятие Измаила

Победа при Генд्रे и фактическое завоевание господства на море российским флотом имели особое значение и для сухопутных операций. Лиманская (Днепровская) гребная флотилия, под командованием генерал-майора И.М. де-Рибаса, беспрепятственно вышла из Днепровского лимана и сосредоточилась у Гаджибея, с целью дальнейшего следования на Дунай. Там 4 октября 1790 года русские войска подошли к сильной турецкой крепости Измаил, имевшей 35-тысячный гарнизон лучших войск и до 265 орудий. Флотилии предстояло очистить Дунай от турецких судов и обеспечить осаду Измаила со стороны реки.

17 октября де-Рибас с флотилией из 38 судов и 800 человек десанта на транспортах вышел из Гаджибея к устью Днестра, где на следующий день соединился с запорожскими казаками на 48 лодках.

20 октября флотилия вступила в бой с 23 турецкими судами и двумя береговыми батареями (13 орудий), прикрывавшими вход в Сулинское гирло Дуная. Высаженный флотилией десант из 600 человек овладел батареями, а суда ее атаковали турок, которые после упорного боя отошли вверх по реке. 21 октября де-Рибас

вошел в Дунай. В бою была потоплена турецкая плавучая батарея и захвачены 7 транспортных судов.

6 ноября авангард флотилии под командованием капитана 1 ранга Ф.А. Ахматова в составе 8 судов атаковал турецкую флотилию из 17 гребных судов у небольшой крепости Тульча. Во время боя были уничтожены 2 турецкие канонерские лодки и 4 лодки захвачены. Остальные отступили от крепости, которая и была занята на следующий день десантом с судов Ахматова, усиленных десантами подошедших других отрядов флотилии. Трофеями русских стали 40 транспортных судов, 10 орудий и большое количество боеприпасов.

Вслед за Тульчей наступила очередь другой небольшой крепости — Исакча, для занятия которой был послан отряд капитан-лейтенанта К. Литке. В бою 13 ноября русские сожгли 22 турецких лансона, захватил 10, а десант занял крепость и город.

Сам де-Рибас возглавил действия на Измаильском направлении, где ему удалось разгромить довольно многочисленную турецкую флотилию, жалкие остатки которой бежали вверх по Дунаю. В период с 18 по 27 ноября было потоплено и сожжено 43 турецких вооруженных лансона, 45 транспортных судов, 10 лодок, 1 шхуна и более 40 паромов⁴⁸.

На отбитом у турок о. Чатал, расположенном напротив южного фаса крепости, де-Рибас установил батарею из 40 орудий, которые систематически бомбардировали Измаил. Однако частные победы Лиманской флотилии отнюдь не соответствовали «успехам» русских войск на суше.

Лишенные твердого руководства, хотя формально осадой командовал генерал-поручик Самойлов, войска в ноябре предприняли две попытки штурма, которые окончились неудачами с большими потерями. Учитывая осеннюю непогоду, было принято решение о снятии осады и отступлении на зимние квартиры.

С таким решением категорически не согласился Г.А. Потемкин, подстегиваемый из Санкт-Петербурга Екатериной II. Он поручил командование генерал-аншефу А.В. Суворову, старшинство в чине и авторитет которого ни у кого не вызывали сомнений. Суворов прибыл под Измаил 2 декабря 1790 года. Изучив обстановку на месте, он принял решение взять крепость ускоренной атакой. Русские войска к этому времени насчитывали 31 тыс. офицеров и рядовых и более 500 орудий.

⁴⁸ Боевая летопись русского флота... — С. 125–126.

Надо сказать, что Суворов особо отмечал де-Рибаса за храбрость и предприимчивость, последний отвечал ему взаимностью. Приветствуя генерал-аншефа по прибытии, генерал-майор воскликнул: «Vous seul, cher Heros, valez 100 000!» («Вы один, дорогой герой, стоите 100 000 человек»)⁴⁹. В диспозиции для штурма Суворов поручил де-Рибасу южный участок, где флотилия должна была высадить десант из трех колонн войск и атаковать крепость со стороны реки (всего в атаку назначалось 9 колонн).

Кровопролитный штурм крепости 11 декабря 1790 года увенчался успехом. Помимо высадки войск и артиллерийской поддержки десанта флотилия атаковала стоявшие под стенами Измаила турецкие суда и захватила 12 лансонов, 20 паромов и 22 других судна. Общие потери войск Суворова по официальным данным составили до 10 тыс. человек, из них 4 тыс. были убиты. Победители оценили потери противника в 26 тыс. убитых и 9 тыс. пленных. Известно, что в уличных боях погибло и много мирных жителей, враждебно настроенных к нападавшим.

Падение Измаила с уничтожением в крепости целой армии имело большое стратегическое значение и во многом повлияло на исход войны. Лиманская (Дунайская) флотилия сыграла большую роль в достижении успеха, 16 декабря 1790 года она была переименована в Черноморский гребной флот под командованием И.М. де-Рибаса.

Кампания 1791 года

Верельский мирный договор со Швецией, подписанный 3 августа 1790 года, позволил России активизировать боевые действия против Османской империи. Русская армия была развернута на двух театрах — на Кубани и на Дунае (главные силы). На первом из них, как известно, наступление русских войск увенчалось взятием Анапы.

На Дунае русская армия взаимодействовала с Черноморским гребным флотом. С 24 по 26 марта отряд этого флота в составе 18 лансонов (трофейных), 12 транспортных и 24 других малых судов под командованием И.М. де-Рибаса и капитана 2 ранга И.М. Лаврова перевез по реке из Галаца в Исакчу 23 200 человек пехоты, казаков и арнаутов. После этого отряд содействовал войскам в операциях против крепости Мачин.

⁴⁹ Михайлов О.Н. Суворов. — М.: Молодая гвардия, 1995. — С. 269.

31 марта флот де-Рибаса в составе отрядов капитанов 2 ранга Лаврова и Поскочина бомбардировал крепость Браилов. Под прикрытием артиллерийского огня судов на укрепленный остров вблизи крепости был высажен десант в составе 2 полков пехоты и 2 тыс. пеших черноморских казаков. После боя десант овладел островом, который обороняли 2 тыс. турок при 20 орудиях. При этом было потоплено 15 турецких судов и несколько судов повреждено.

Заключительная победа Черноморского гребного флота была одержана 28 июня 1791 года, когда войска генерал-аншефа князя Н.В. Репнина нанесли поражение турецкой армии под Мачином. В этот день флот атаковал вблизи Мачина турецкую гребную флотилию из 30 судов. 3 турецких судна были взорваны, 3 потоплены, а остальные спаслись бегством.

Действия гребного флота на Дунае получили высокую оценку Г.А. Потемкина и Санкт-Петербурга. Еще в декабре 1790 года генерал-майор И.М. де-Рибас был пожалован орденом Св. Георгия 2-й степени. Позднее кавалерами ордена Св. Георгия 4-й степени стали капитан-лейтенант И.И. Росета, капитан-лейтенанты Д.И. Михайлов, И.Г. Бардаки, И.А. Шостак, Н.А. Дзивович, С.Я. Мякинин, П.Д. Савицкий и капитан 2 ранга И.М. Лавров.

Сражение у мыса Калиакрия 31 июля 1791 года

Несмотря на целый ряд тяжелых поражений на суше и на море в кампании 1790 года, Османская империя не только сохранила решимость продолжать борьбу, но и накопила значительные резервы для пополнения армии и флота. Еще осенью 1790 года в Константинополь прибыли 14 кораблей из Алжира и Туниса, правители которых были вассалами турецкого султана. К весне 1791 года турецкий флот усилился тремя новыми линейными кораблями и двумя линейными кораблями, переделанными из больших египетских купеческих судов. Капудан-паша Хюсейн объединил своим командованием четыре эскадры с особыми флагманами: константинопольскую, алжирскую, тунисскую и триполитанскую. Алжирской эскадрой командовал известный в Средиземном море флагман Сейит-Али, носивший на брам-стенгах передних мачт своего корабля красный и зеленый флаги.

Собрав до 60 вымпелов, включая 18 линейных кораблей, Хюсейн-паша в конце мая 1791 года вышел из Босфора с целью нанести решительное поражение российскому флоту и, завое-

вав господство на Черном море, поддержать сухопутные войска в Румелии (Европейской Турции) и на Кавказском побережье. Согласно показаниям пленных, турецкие адмиралы, не надеясь более на артиллерию, собирались решить дело в свою пользу абордажем, для чего на каждом линейном корабле имелось от 800 до 1500 человек экипажа.

Капудан-паша повел свой флот к Варне и Калиакрии, а после стоянок у румелийских берегов 28 июня показался в виду Балаклавы, на расстоянии более 15 миль от берега. Отсюда он направился к Анапе, не зная, что 21 июня этот приморский город был взят российскими войсками. Удостоверившись в этом печальном факте, Хюсейн-паша повернул на обратный курс, еще не подозревая, что его флот остался последней надеждой империи Османов. Именно в день появления турецких кораблей у берегов Крыма — 28 июня 1791 года — главные силы султанской армии на Дунае были разгромлены в Мачинском сражении армией генерал-аншефа князя Н.В. Репнина. Великий визирь, опоздавший к сражению, вступил с Репниным в переговоры о мире, но всячески затягивал их, надеясь на успехи своего флота.

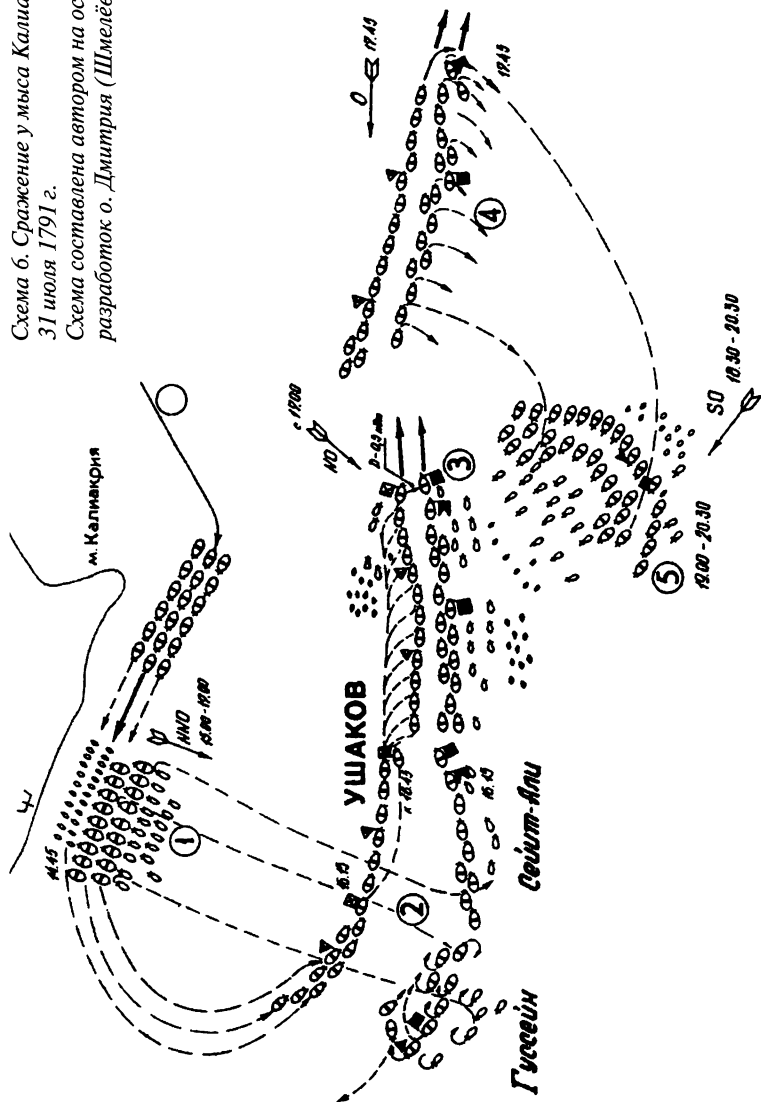
Значение флота в войне понимало и российское верховное командование. Так, ордером от 11 мая 1791 года генерал-фельдмаршал Г.А. Потемкин поставил Ушакову задачу по окончании весенних штормов «выступить в море», отыскать турецкий флот и завоевать господство на Черном море, не допуская неприятеля к своему побережью. «Испрося помощь божию, — писал Потемкин, — направьте к румелийским берегам, и если где найдете неприятеля, атакуйте с богом»⁵⁰. Таким образом, флотам обоих противников были поставлены наступательные задачи.

Российский Черноморский флот под командованием контр-адмирала Ф.Ф. Ушакова в составе 16 линейных кораблей и 29 других судов вышел в море 10 июля. Выход его был задержан бедностью снабжения, неготовностью нескольких кораблей, особенно корабля «Иоанн Предтеча» (бывший «Мелеки-Бахри»), отсутствием достоверных сведений о противнике, а после 28 июня — противными ветрами. Ф.Ф. Ушаков повел флот на поиски противника в сторону Анапы и 12 июля встретил флот Хюсейн-паши южнее Балаклавы. Несмотря на превосходство сил противника, российский командующий, дав устные наставления своим командирам, решил атаковать.

⁵⁰ Ушаков Ф.Ф. Документы. Т. 1. — С. 481.

Схема б. Сражение у мыса Калиакрия
31 июля 1791 г.

Схема составлена автором на основе
разработок о. Дмитрия (Шмелёва)



Три дня при переменном маловетрии флоты противников маневрировали, пытаясь занять наветренное положение. Ф.Ф. Ушакову трижды удалось выиграть ветер и догнать турок, но каждый раз адмирал не успевал присоединить свои отставшие корабли, из которых 58-пушечный «Леонтий Мученик» (бывший турецкий) настолько уступал лучшим ходакам — кораблям «Рождество Христово» и «Иоанн Предтеча», что ему требовалось до 7 часов, чтобы вступить в линию. Видя, что погодные условия (слабый ветер) не позволят ему быстро собрать весь флот, и не желая вводить свои силы в сражение по частям, Ф.Ф. Ушаков 15 июля вернулся в Севастополь.

29 июля 1791 года российский Черноморский флот вновь вышел в море и взял курс на поиски противника к берегам Румелии. 31 июля турецкий флот был обнаружен стоящим на якоре под берегом у мыса Калиакрия, где для прикрытия его стоянки была сооружена береговая батарея.

В распоряжении капудан-паши находились 18 линейных кораблей (включая 9 флагманских, всего не менее 1240 орудий), 10 больших и 7 малых фрегатов, 43 бомбардирских, малых крейсерских кораблей и плавучих батарей. Общее число орудий на кораблях турецкого флота превышало 2000, личный состав доходил до 20 000 человек, включая 4000 алжирских моряков. На флагманском корабле Хюсейна присутствовали три английских офицера-инструктора по артиллерийской части, иностранные артиллеристы были и на других кораблях.

В составе российского флота насчитывалось 16 линейных кораблей (в том числе два 80-пушечных, всего 920 орудий), 2 фрегата, 2 бомбардирских судна, 17 малых крейсерских кораблей, одно репетичное судно и брандер. Русские имели несколько более 1000 пушек и 9500 человек личного состава. Таким образом, турки имели значительное общее превосходство в силах при соотношении огневой мощи линии баталии 1,35 : 1.

Собираясь выиграть ветер, дувший с берега, а также в полной мере использовать внезапность своего появления, Ф.Ф. Ушаков в походном строю трех кильватерных колонн направился между берегом и флотом противника. Турецкие корабли поспешно рубили канаты, вступали под паруса и опускались под ветер. В суматохе несколько кораблей столкнулись, на одном из них рухнула бизань-мачта, а другой сломал себе бушприт. Последний вскоре скрылся в направлении Варны, ослабив турецкую линию. Не имея

возможности дожидаться части своих команд, отправленных на берег, капудан-паша пытался выстроить линию баталии и вскоре собрал несколько линейных кораблей на правом галсе. Однако более энергичный и умелый Сейит-Али, не теряя надежды вновь выиграть ветер, лег на противоположный курс и повел за собой большую часть флота левым галсом. Вскоре за ним последовал и капудан-паша.

Ф.Ф. Ушаков, пройдя под выстрелами береговой батареи и оказавшись на ветре, перестроил свой флот в линию баталии левого галса, приказав сигналами «прибавить парусов» и «нести все возможные паруса». Для ускорения маневра кордебаталия построилась в голове колонны, за ней, следуя своим эскадренным командирам, строились авангард и арьергард.

Линия баталии российского флота

1. 80-пушечный (фактически 78 пушек) «Рождество Христово» (капитан 1 ранга М.М. Елчанинов), флаг командующего флотом контр-адмирала Ф.Ф. Ушакова.
2. 74-пушечный (82) «Иоанн Предтеча» (капитан 1 ранга А.Г. Баранов).
3. 46-пушечный (46) «Федор Стратилат» (капитан 1 ранга И.А. Селивачев).
4. 50-пушечный (50) «Святой Андрей Первозванный» (капитан 2 ранга Е.П. Сарандинаки).
5. 50-пушечный (50) «Святой Александр Невский» (капитан 1 ранга Н.Л. Языков).
6. 66-пушечный (68) «Мария Магдалина» (капитан 1 ранга А. Ишин), брейд-вымпел командира авангарда капитана генерал-майорского ранга Г.К. Голенкина.
7. 50-пушечный (50) «Георгий Победоносец» (капитан 1 ранга М.И. Чефалиано).
8. 46-пушечный (44) «Навархия Вознесение Господне» (генерал-адъютант Д.Н. Сенявин).
9. 46-пушечный (46) «Царь Константин» (капитан 2 ранга И.И. Ознобишин).
10. 50-пушечный (50) «Святой Николай» (генерал-адъютант М.И. Львов).
11. 46-пушечный (46) «Петр Апостол» (капитан 1 ранга Ф.Я. Заостровский).
12. 66-пушечный (70) «Святой Владимир» (брейд-вымпел капитана бригадирского ранга П.В. Пустошкина).

13. 58-пушечный (58) «Святой Леонтий Мученик» (капитан 1 ранга А. Обольянинов).
14. 66-пушечный (68) «Преображение Господне» (капитан 1 ранга Н.П. Кумани).
15. 66-пушечный (70) «Святой Павел» (капитан 1 ранга К.А. Шапилов).
16. 46-пушечный (46) «Иоанн Богослов» (капитан 2 ранга Ф.В. Шишмарев).

Итого: 16 линейных кораблей с 920 орудиями и более 7700 человек экипажа.

При сближении Ушаков заметил, что Сейит-Али с двумя следующими за ним кораблями «спешил отделить вперед, выигрывая ветер» (т. е. круче к ветру, стремясь занять наветренное положение). Для предотвращения этого маневра российский командующий на корабле «Рождество Христово» вышел из линии в голову строя и с дистанции всего полкабельтова (около 90 м) сам атаковал корабль Сейит-Али, «обойдя его несколько с носу».

По сигналам «сомкнуть дистанцию» и «спуститься на неприятеля» вся линия баталии российского флота сблизилась с противником и около 17 ч вступила в сражение. Под огнем корабля «Рождество Христово» флагман Сейит-Али вскоре потерял форстенгу, грот-марсель и начал спускаться под ветер, уклоняясь за линию своего флота. С него полетели за борт приготовленные к использованию, но сбитые ядрами абордажные лестницы и золоченные кормовые украшения. Ушаков, заставив отступить прикрывавшие своего флагмана вице-адмиральский корабль и два фрегата, преследовал корабль алжирского адмирала и некоторое время сражался на оба борта. Здесь командующего флотом поддержали командиры передовых кораблей кордебаталии капитаны 1 ранга Н.Л. Языков («Александр Невский»), А.Г. Баранов («Иоанн Предтеча») и И.А. Селивачев («Федор Стратилат»), которые «окружили передовых» в турецкой линии и поражали их огнем с короткой дистанции.

Не думая более об абордаже, командиры кораблей османского флота по примеру своих адмиралов около 17 ч 45 мин бросились под ветер и начали беспорядочное отступление. Российский флот преследовал их, «стесненных кучею», и прекратил огонь только в 20 ч 30 мин вечера. Наступление темноты и перемена ветра спасли турок от полного разгрома и пленения наиболее

поврежденных кораблей. Утром 1 августа русские моряки наблюдали бегущий к Босфору турецкий флот только с салингов и Ф.Ф. Ушаков, учитывая ходовые качества кораблей своего флота и необходимость мелкого ремонта, отказался от дальнейшего преследования противника главными силами. Севастопольский флот встал на якорь под берегом для исправления повреждений. В погоню были посланы 36-пушечный фрегат «Макроплия Святой Марк» и крейсерские суда, которые загнали на берег и потопили несколько нагруженных продовольствием транспортов и захватили 4 турецких крейсерских судна, которые, впрочем, из-за сильных повреждений пришлось затопить. 2 августа лейтенант И. Звороно на крейсерском судне «Панагия Апотумеганы» заставил выброситься на берег и потопил турецкую шебеку, сняв с нее две медных пушки и кормовой флаг.

8 августа 1791 года Ф.Ф. Ушаков, направившись к Варне, получил известие о заключении с турками 31 июля (в день сражения!) перемирия, и 12 августа вернулся в Севастополь.

В сражении при Калиакрии российский флот потерял 17 нижних чинов убитыми и 28 человек (из них 3 офицера) ранеными. Корабли получили незначительные повреждения в рангоуте и такелаже, только 50-пушечный «Святой Александр Невский» был пробит ядрами в подводной части.

Потери турецкого флота, кроме потопленных 5 малых крейсеров и нескольких транспортов, точно неизвестны. Поврежденные турецкие корабли и фрегаты рассеялись и укрывались в разных пунктах Анатолийского и Румелийского берегов. Только Сейит-Али сразу достиг Босфора с шестью кораблями, плачевный вид которых сразу лишил султана Селима III последней надежды на победу в войне. Капудан-паша Хюсейн объявился в столице лишь после долгих поисков. Считая, что 80-пушечный корабль Сейит-Али имел на борту 450 убитых и раненых (сведения от верховного везира), общие потери турецкого флота в личном составе можно предположить не менее 1300 человек. Главное же, что боеспособность флота и моральный дух моряков были окончательно подорваны. Г.А. Потемкин писал после Калиакрии: «Страх оружия ее императорского величества распространен по всему берегу до столицы Оттоманской».

Господство на море перешло к российскому флоту, это и определило стратегическое значение победы 31 июля, повлияв на позицию турок на мирных переговорах. Ясский мирный до-

говор, заключенный 29 декабря 1791 года «закрепил за Россией обладание всем северным Черноморским побережьем от Днестра до Кубани, включая Крым, и усилил ее политические позиции в отношениях с Турцией»⁵¹.

Как и в сражении у о. Тендра 28–29 августа 1790 года, тактика Ф.Ф. Ушакова при Калиакрии имела активный наступательный характер, а оригинальность тактических приемов на редкость точно соответствовала обстановке. Маневры прохода между берегом и противником и вывода кордебаталии, а потом и самого флагманского корабля в голову флота позволили адмиралу воспользоваться внезапностью и выиграть ветер, сохранив тем самым за собой инициативу в нападении на противника. Главный удар Ф.Ф. Ушакова пришелся на головную часть турецкого флота и, в частности, на флагманский корабль Сейит-Али, самого способного и инициативного неприятельского адмирала. Поражение последнего предопределило и бегство всего флота османов. Обращает на себя внимание и способ ведения боя русскими кораблями — артиллерийская атака из наветренного положения на дистанцию около полукабельтова. Этот способ позволил противопоставить противнику свою сильную сторону — положиться на лучшую подготовку командиров и избежать желаемого турками абордажа.

После сражения в Константинополе ходили тревожные слухи о возможности появления грозного «Ушак-паши» у самого Босфора. Можно только предполагать, почему Ф.Ф. Ушаков действительно не направился к проливу, хотя бы с целью перехватить разгромленный флот противника. Возможно, он считал стратегическую цель достигнутой в самом сражении или не желал подвергать свой флот случайностям. Не исключено, что адмирал вообще недооценивал блокаду, а то и считал ее непосильной для своего флота, хотя мощь Севастопольского флота была теперь несравнимо больше, чем в начале войны. Во всяком случае, в кампаниях 1790 и 1791 годов Ушаков стремился держать флот соединенно, выходить в море только с уверенностью в появлении главных сил противника и в расчете на генеральное сражение в выгодных для себя условиях.

За победу при Калиакрии Ф.Ф. Ушаков был пожалован орденом Св. Александра Невского. По его представлению один из младших флагманов — бригадир П.В. Пустошкин — стал

⁵¹ Дипломатический словарь. Т. III. — М.: Наука, 1986. — С. 616.

кавалером ордена Св. Георгия 3-й степени. Георгия 4-й степени получили отличившиеся командиры кораблей — капитаны 1 ранга А.Г. Баранов, И.А. Селивачев, М.И. Чефалиано («Св. Георгия Победоносец»), капитаны 2 ранга Ф.В. Шишмарев («Иоанн Богослов»), И.И. Ознобишин («Царь Константин»), Е.П. Сарандинаки («Андрей Первозванный»). Пятерым командирам и трем другим штаб-офицерам были вручены золотые шпаги, ветерану флота — капитану 1 ранга Н.П. Кумани — орден Св. Владимира 3-й степени. Владимира 4-й степени удостоились командиры фрегатов и капитан-лейтенанты линейных кораблей. Нижние чины по указу Екатерины II получили по одному рублю, а потом и овалы серебряные медали с надписью «Победителям при мире декабря 29 1791».

Интересно отметить, что не без влияния самого Ф.Ф. Ушакова троих его командиров «обошли» орденами. Это были капитаны 1 ранга Ф.Я. Заостровский («Петр Апостол»), А.А. Обольянинов («Леонтий Мученик») и генеральс-адъютант Д.Н. Сенявин («Навархия Вознесение Господне»). Хотя, судя по донесению адмирала, эти офицеры «также оказали храбрость и мужество»(!), но «не столь были близки к линии неприятельской, как прочие»(?). Недовольство Ф.Ф. Ушакова самым молодым командиром — Д.Н. Сенявиным — вполне объяснимо в свете известного конфликта между этими двумя выдающимися моряками нашего флота. Зато два других храбрых и мужественных, по словам самого Ушакова, командира, «не столь близких к линии неприятельской», ранее отличались адмиралом с положительной стороны: Ф.Я. Заостровский, например, имел орден за Тендру.

В свою очередь, скоропостижная смерть князя Г.А. Потемкина-Таврического отрицательно сказалась и на последующей карьере самого Ф.Ф. Ушакова. После войны победитель турок при Керчи, Тендре и Калиакрии, наиболее талантливый, энергичный и самостоятельный из всех российских адмиралов того времени, не только не получил следующий чин (и старшинство) за отличия, оставшись «в тени» балтийских коллег, но и стал подчиненным возвращенного на Черноморский флот вице-адмирала Н.С. Мордвинова. Правда, Ф.Ф. Ушаков остался в Севастополе во главе корабельного флота, что позволило ему сохранить преемственность традиций своей школы, школы военно-морской выучки, прославившей российский флот в средиземноморских кампаниях конца XVIII — начала XIX веков.

Глава 3

АДМИРАЛ Ф.Ф. УШАКОВ И ТАКТИКА ПАРУСНОГО ФЛОТА

В историографии по проблеме тактики парусного флота господствующими являются два взгляда. В историографии советского периода Ф.Ф. Ушакову приписывается новаторство буквально во всем. Каждый автор считал своим долгом показать, что Ф.Ф. Ушаков нарушил «все каноны», пренебрег какими-то правилами, не держался устава, «яко слепой стены», и на ходу придумал новую маневренную тактику. Какие каноны нарушил Ф.Ф. Ушаков, как правило, эти авторы не упоминают, потому что они этих канонических правил не читали или не знали, что они вообще были. В западной историографии преобладает поверхностный, достаточно пренебрежительный взгляд на боевое прошлое нашего флота, что зачастую объясняется незнанием русского языка.

Российский флот XVIII века был сравнительно молодым, тогда как флоты некоторых западных держав имели за своими плечами многолетнюю историю, за которую произошло множество морских сражений, в том числе в открытом море. В XVII веке в передовых флотах в качестве главных сил внедрились парусные корабли. Переход этот наметился еще в XV веке, но состоялся в XVII веке. Линейные корабли стали главным классом военных судов.

Линейный корабль — высшее произведение искусства своего времени. Вольтер считал, что человечество создало два выдающихся достижения: театр и линейный корабль. Корабль водоизмещением от 1200 до 4000 т имел трехмачтовое парусное вооружение, мог ходить достаточно независимо по отношению к ветру, имел 2–3 дека (непрерывных палубы), на которых размещалось от 50 до 120 орудий. На таком корабле служили от 300 до 1000 моряков.

Главным оружием кораблей парусного флота была артиллерия. Самое мощное орудие, состоявшее на вооружении нашего флота — 36-фунтовая пушка, имела калибр 173 мм, весила 4 т, и, чтобы управлять ею, требовалось до 16 человек. Стреляла она ядрами весом свыше 17 кг, но и такое ядро с трудом пробивало обшивку корабля толщиной до 45–65 см, поэтому парусный корабль было трудно потопить, для этого надо было наделать в нем много пробоин. Чаще всего корабли горели или взрывались. А еще чаще они сдавались, теряя боеспособность. Случаи, когда большие корабли тонули в бою, были весьма редки.

Эти особенности парусных кораблей определяли тактику флота. Очень важно было вывести из строя рангоут и такелаж, сбить мачты и изорвать паруса, для того чтобы лишить корабль маневренности и подвижности. Сбитые со станков орудия и большие потери в людях от ядер, кнпелей и картечи довершали поражение противника. Тактика парусного флота зародилась в конце XVI века и сложилась в период англо-голландских войн середины XVII века. В дальнейшем она получила свое развитие в войнах между Англией и Францией и в деятельности таких адмиралов, как англичане Блэйк, Монк, герцог Йоркский (будущий король Яков II) и голландцы Мартин Тромп, Рюйтер; французы Дюкэн и де Турвиль.

Эти флотоводцы XVII века выработали определенные тактические правила, закрепленные в боевых инструкциях. Вообще французы внесли большой вклад в теорию кораблестроения и тактики. В 1698 году священник П. Гост издал два труда: один посвящен «искусству военных флотов», а другой — искусству кораблестроения. В то время Гост преподавал математику в Тулонском военно-морском училище, а до этого он плавал на флагманском корабле адмирала де Турвиля, может быть, лучшего из флотоводцев Франции.

Тактика Госта представляла собой рассуждение о тактических правилах. Там были исследования о том, какое положение флотов было более выгодно: наветренное или подветренное. Смысл маневрирования, исходя из этого, сводился к тому, чтобы занять более выгодное наветренное положение и атаковать противника или уклониться от атаки при подветренном положении. В рассуждениях Госта давались определенные рекомендации, как построить флот.

Флот строился в линию баталии или в линию кильватерной колонны. Такое построение было названо линейным и дало

обозначение тактике парусных кораблей — линейная. Это обуславливалось особенностью размещения артиллерии на парусных кораблях. Расположение артиллерии было бортовое, и поэтому орудия могли стрелять только по траверзу. А для того чтобы парусным кораблям сражаться всем вместе, им надо было построиться в линию кильватерной колонны, тогда корабли могли вести дружный артиллерийский огонь по линии противника.

Французы большое внимание уделяли теоретическим изысканиям и обучению маневрированию. Их слабым местом отчасти была практическая выучка личного состава, потому что большую часть времени корабли проводили в портах. Вместе с тем надо отметить, что П. Гост отнюдь не являлся «создателем тактики» и каких-либо «догм» или «канонов». Его тактические рекомендации отражали уровень развития техники и тактики своего времени. Французские офицеры были с ними знакомы и старались использовать с учетом того обстоятельства, что их главный противник — англичане — почти всегда имели большие возможности для наращивания сил своего флота. Сбережение флота путем искусного маневрирования в сражениях было одной из главных задач большинства французских флагманов в войнах XVIII века. Исключением может быть коммодор, а впоследствии адмирал Сюффрен, который предпочитал сам атаковать противника (англичан). Однако все французские адмиралы, включая де-Грасса, которому США во многом обязаны своей независимостью, отнюдь не придерживались каких-либо «гостовских догм», а действовали на основе уставов, свода сигналов и собственных инструкций. Имея превосходство в силах, они тоже атаковали противника, иногда даже заставляя его отступить без боя.

Это же относилось к английским и российским флагманам. Между прочим, труд П. Госта был переведен на английский и русский язык только во второй половине XVIII века. У нас первый, но неудачный перевод появился еще при Петре I, но полный перевод был напечатан только в 1764 году в Морском корпусе его директором И.Л. Голенищевым-Кутузовым. С ним, в частности, почти наверняка был знаком гардемарин Ф.Ф.Ушаков, ставший мичманом в 1766 году. В истории европейских флотов XVIII века мы видим множество примеров творческого использования тактических приемов. Например, известный английский адмирал Д. Рук в 1702 году со своим флотом ворвался в испанский порт Виго и захватил или уничтожил почти все бывшие там

французские и испанские корабли. Через два года (1704) он же сражался с французами в открытом море — при Малаге, где, как и его противник, стремился к удержанию флота в кильватерной колонне.

Российский флот в те годы был сравнительно молодым. Первые крупные его победы — Гангут (1714) и Гренгам (1720) — были одержаны на галерах. При о. Эзель (1719) наш флот одержал победу в открытом море при подавляющем превосходстве в силах. Это отнюдь не умаляет заслуг Н.А. Сенявина, ставшего первым адмиралом из природных россиян, если не считать самого Петра Великого и его ближайших сотрудников Ф.И. Головина, Ф.М. Апраксина и А.С. Меншикова. Однако Н.А. Сенявину не довелось водить в бой большие флоты.

Это же, впрочем, касается и лучших из иностранных офицеров, принятых Петром I в русскую службу. Самый известный из них — К.И. Крюйс, норвежец по происхождению и голландец по службе (экипажмейстер), никогда ранее не командовал большим военным кораблем или эскадрой. Выдающийся администратор и организатор, Крюйс не сумел или не получил возможности проявить себя выдающимся флагманом. Это же относится и к несомненно опытным морякам Шельтингу и Сиверсу. Определенные заслуги принадлежат и норвежцу П.П. Бредалю, который в российском флоте прошел путь от унтер-лейтенанта до вице-адмирала, но он также не управлял линейным флотом в сражениях. Такое испытание не выпало и англичанину на русской службе (с 1717 г.) адмиралу Т. Гордону, который в 1734 году водил большой флот к Данцигу (французы тогда не смогли выставить достаточных сил и отступили без боя).

В русско-шведскую войну 1741–1743 годов на главные роли выдвигаются уже бывшие петровские офицеры — адмиралы З.Д. Мишуков и Н.Ф. Головин. Оба они, особенно первый, не проявили должной энергии и предприимчивости, а их действия, мягко говоря, не носили печати военных дарований. Здесь следует упомянуть, что к этому времени наш флот лишился двух весьма способных флагманов — Н.А. Сенявина и В.А. Дмитриева-Мамонова, жизни которых в 1738 и 1739 годах (во время войны с Турцией) унесла чума.

В Семилетнюю войну 1756–1762 годов флот водили тот же З.Д. Мишуков (с тем же искусством), а потом — вице-адмирал А.И. Полянский. Морских сражений в эту войну не было: Пруссия

своего флота не имела, а английский, занятый борьбой с французским флотом, на Балтику не пошел.

В русско-турецкую войну 1768–1774 годов российский флот впервые сражался во «внешних морях» против большого линейного флота противника. Эта война была также отмечена привлечением на службу иностранных офицеров и флагманов. Среди последних выделялся англичанин капитан бригадирского ранга С.К. Грейг, впоследствии адмирал и командующий флотом в 1788 году в войне со Швецией. Двое других — контр-адмиралы И.Н. Арф и Д. Эльфинстон — принесли мало пользы, а последний даже вред. Из русских флагманов старшими были опытные моряки адмирал А.Г. Спиридов и вице-адмирал А.В. Елманов, отдельной небольшой эскадрой при Патрасе (1772) командовал капитан 1 ранга М.Т. Коняев.

Флот наш в целом действовал успешно (в меру своих сил и возможностей), но не испытал себя в крупных сражениях в открытом море. Чесменская победа 1770 года — одна из выдающихся в мировой морской истории. Но само сражение проходило вблизи берега и на ограниченном пространстве, не допускавшем сложного маневрирования флота. Большая заслуга в достижении победы принадлежит генералу А.Г. Орлову, главнокомандующему, который решился атаковать превосходящие силы противника. В то же время, кому бы ни приписывали замысел атаки турок в Хиосском проливе (А.Г. Спиридову или С.К. Грейгу), этот замысел нельзя признать особенно удачным. Русский флот спускался на линию противника одной колонной, подставляясь под продольные залпы, а диспозиция не предусматривала постановки на якорь (шпринг).

Такой замысел атаки во многом predetermined то, что «Евстафий» (вопреки намерениям) свалился с передовым кораблем турецкой линии «Буркузафер» («Bircuzafer»), и оба загорелись и взорвались с большими потерями в людях.

Организация и тактика российского флота в XVIII веке определялись петровским «Морским уставом» (1720), который содержал также сигналы «корабельные» и «галерные». Управление корабельным флотом осуществлялось сигнальными флагами (ночью — фонарями) и сигнальными выстрелами из пушек. Устав предписывал флагману (генерал-адмиралу) подразделить флот на эскадры и дивизии, тренировать в маневрировании, стремиться занять наветренное положение, но сохранять линию баталии,

назначив вне ее фрегаты для репетования (повторения) сигналов, начинать стрельбу с дистанции эффективного огня. С 1757 года во флоте внедрили новый свод сигналов, составленный капитаном I ранга А.И. Нагаевым в развитие прежнего.

Сам процесс управления, естественно, был длительным, но и маневры флота, особенно при слабом ветре, занимали много времени. В уставе было даже указание на то, что бы «главные дела» решать «но в письменной консилиии». Для этого связь между кораблями в виду противника поддерживалась шлюпками (мы это видим, например, при Фидониси, 1788 г.). Тем не менее много в бою зависело не только от сигналов и коллективных решений, но и от искусства флотоводцев, мастерства их командиров и выучки экипажей.

Как говорилось выше, к XVIII веку уже выработались определенные тактические правила, строгое исполнение которых иногда приводило к проявлению так называемого ложного методизма, т. е. формализма в тактике. В 1731 году в Англии были утверждены Королевский регламент и инструкции Адмиралтейства, в которых расписывалось, как должен адмирал строить свой флот и нападать на противника. Большое внимание уделялось выравниванию линии баталии, занятию наветренного положения относительно флота противника. Строго расписывалось, какие сигналы должен сделать флагман, чтобы вступить в сражение с противником. И вот эти инструкции для некоторых флотоводцев оказались своеобразным «капканом».

Примером такого «капкана» является Тулонское морское сражение 1744 года. Тогда английский адмирал Мэтьюс должен был перехватить франко-испанский флот на переходе морем. Союзники построились в линию баталии при восточном ветре. Англичане заняли наветренное положение. Обе линии (27 и 29 кораблей) растянулись и имели большие промежутки между кораблями и эскадрами. Несмотря на сигнал Мэтьюса «вступить в бой», командиры кораблей авангарда не сближались с противником, а вице-адмирал Лесток со своими арьергардом и вовсе отстал от главных сил. Тогда Мэтьюс вышел из линии и атаковал корабль испанского адмирала. При этом только два командира поддержали своего флагмана, но остальной флот не последовал его примеру, так как Мэтьюс не поднял положенных сигналов. Английский флот продолжал идти в кильватерном строю далеко от французов, а закончилось дело тем, что англичане упустили

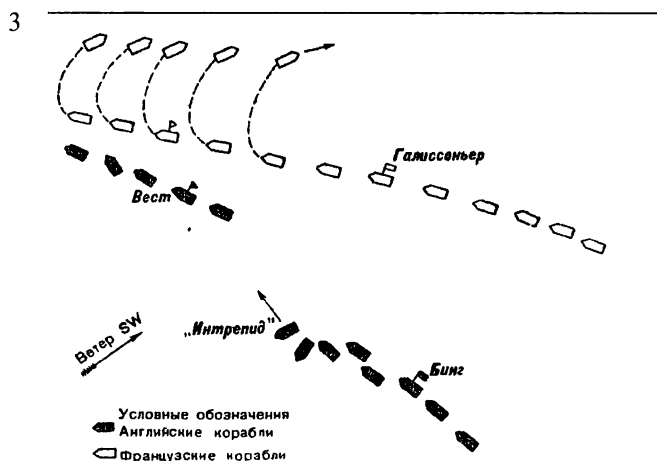
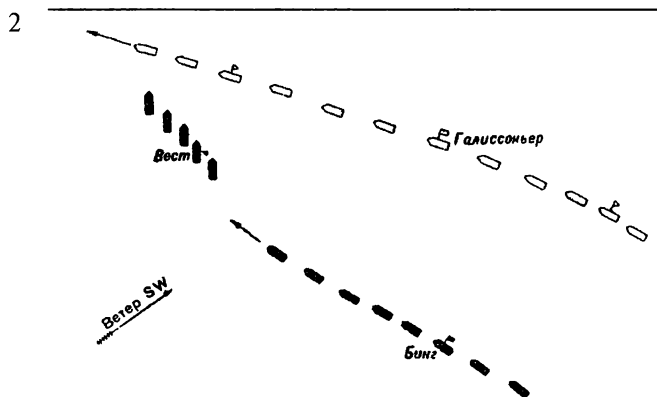
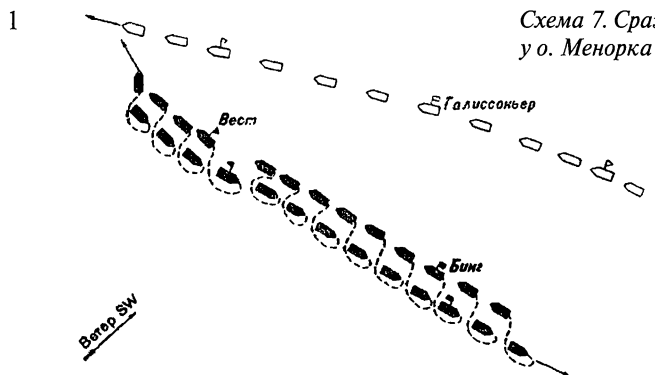
противника. Потом, когда состоялся суд, правым признали Лестока, который не получил конкретных указаний, как ему следует вступать в бой, а Мэтьюс, который личным примером пытался к этому его побудить, был приговорен к лишению чинов и заключению со службы.

Ошибок Мэтьюса пытался избежать другой английский адмирал — Бинг, которого в 1756 году родина послала освобождать остров Менорка, блокируемый эскадрой французского адмирала Галиссоньера. Французы старались беречь свои корабли, так как их флот был меньше английского. Они не стремились к решительному бою и, пользуясь тактическими рекомендациями Госта, постоянно уходили под ветер от англичан. В этом сражении проявилась осторожная тактика французов. Бинг двое суток потратил на маневрирование для занятия наветренного положения, помня об инструкциях и о суде над Мэтьюсом. Он выстроил линию и дал приказание спуститься на неприятеля. Командир его авангарда неправильно понял сигнал, повернул, бросился на врага и вступил в бой. В это время на одном из английских кораблей сбило фор-стенггу, и он столкнулся с другим кораблем. Образовалось замешательство. Бинг, помня о том, что Мэтьюс не смог одновременно ввести в сражение весь флот, начал выравнивать линию и не подошел вовремя на помощь к командиру авангарда. В результате английский авангард понес большие потери. После чего Галиссоньер прошел вдоль всего английского авангарда и вновь построил линию, поджидая атаки англичан. Бинг решил не продолжать сражение и ушел в Гибралтар. Он был осужден и расстрелян, но не за нарушение Регламента, как пишут некоторые историки, а за невыполнение поставленной задачи.

Справедливости ради, надо отметить, что среди английских адмиралов были и более решительные и удачливые. Так, в 1759 году адмирал Боскауэн с 14 линейными кораблями, применив общую погоню, уничтожил или захватил при Лагосе 5 из 12 кораблей французского коммодора Де ла Ключа. Осенью того же года адмирал Хоук с 23 линейными кораблями в весьма суровую погоду разгромил флот французского маршала де Конфлана (21 линейный корабль) в заливе Киберон, где обе стороны сражались в сложных навигационных условиях.

Однако определенные проблемы эскадренного маневрирования все же существовали, и это показали события на рубеже 1770—

Схема 7. Сражение
у о. Менорка



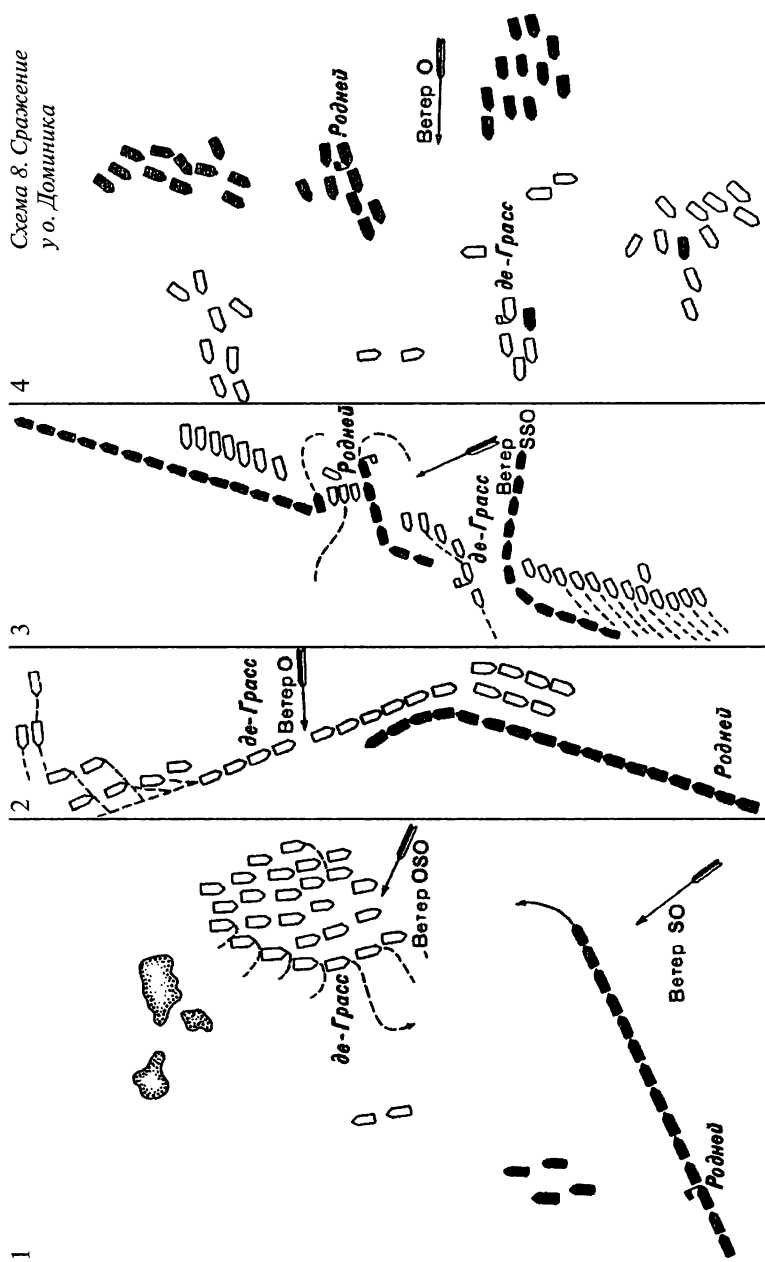
1780-х годов, когда Франция и Испания совместно выступили на море против Англии во время войны ее американских колоний за независимость. Большие морские сражения при Уэссане (1778), при Гренаде (1779) и другие в Вест-Индии и у берегов Северной Америки (1781) закончились без решительных результатов. Сложные маневры длинных линий баталии (кильватерных колонн) в густом пороховом дыму не принесли тактического успеха ни одной из сторон. Однако французы выиграли в стратегическом отношении: английский флот не смог вовремя поддержать свои войска, которые капитулировали в Йорктауне.

Неудачные действия флота, которые могли привести не только к потере колоний, но и к высадке французов на Британские острова, вызвали в Англии негодование общественности. На помощь своим адмиралам пришел скромный чиновник с соответствующей должности фамилией — Клерк. Никогда не служивший на корабле, Д. Клерк разобрался в сложных тактических вопросах путем, как говорят некоторые историки, расстановки «корабликов» на столе (или помещения их в таз с водой). Он предложил подразделять флот на несколько отрядов (эскадр) и нападать на арьергард противника, не стесняясь ломать собственный общий строй кильватера и прорезать строй противника. По его мнению, это не позволило бы французам уклониться от решительного боя, а их авангард неизбежно опаздывал бы оказать помощь арьергарду.

Свои взгляды Клерк обсудил с некоторыми моряками, а потом и опубликовал. Уже в 1782 году адмирал Родней (не без влияния своего флаг-капитана Дугласа) решил прорезать строй флота Де Грасса в сражении при Доминике. Результатом явилось взятие пяти французских кораблей, в том числе флагманского. После этого Клерк напечатал труд под названием «An Essay on Naval Tactics, systematical and historical, with explanatory plates».

Нам точно не известно, был ли знаком с сочинением Клерка Ф.Ф. Ушаков. Факт знакомства можно допустить, учитывая русско-английские связи и наличие бывших английских моряков на службе в российском флоте. На Черном море, в частности, одним из трех первых линейных кораблей — «Марией Магдалиной» — командовал англичанин капитан 1 ранга Б. Тиздель. На русском языке книга Клерка в переводе капитан-лейтенанта Ю. Лисянского была издана в 1803 году под названием «Опыт морской тактики».

Схема 8. Сражение у о. Доминика



Опыт больших сражений в открытом море российский флот приобрел почти одновременно на Черном море и на Балтике — в войнах соответственно с Турцией (1787–1791) и со Швецией (1788–1790). Условия этих войн на море значительно различались. Балтийский флот превосходил шведский не только по количеству линейных кораблей, но отчасти и по их качеству. В частности, в его составе имелись трехдечные (100-пушечные) корабли, каких не было у шведов. Эти корабли были также обшиты медью в подводной части, а некоторые из кораблей получили новые для того времени орудия — карронады.

Шведские достижения в кораблестроении также заслуживают уважения, но здесь они не рассматриваются, поскольку речь идет о Черном море.

Здесь ситуация складывалась иначе: в начале войны Черноморский флот имел в Севастополе всего три «настоящих» — двухдечных (66-пушечных) линейных корабля. Ни один из русских кораблей и фрегатов не имел медной обшивки. Турецкие линейные корабли, насколько известно, также не были обшиты медью, но по списку их числилось более трех десятков. Несомненно, что большинство турецких кораблей (все — двухдечные) строились по хорошим (французским) чертежам и из хороших материалов. Они могли ходить круче к ветру, чем русские, зачастую построенные из сырого леса, а следовательно, были быстроходнее и прочнее.

Сильной стороной наших черноморских кораблей была артиллерия. Карронад здесь не было, но были единороги, которые могли стрелять не только сплошными ядрами, но и бомбами. Калибр орудий на нижних деках линейных кораблей и больших фрегатов составлял 24–30 и даже 36 фунтов. Между прочим, на Западе до сих пор многие повторяют, что первые большие фрегаты с орудиями калибром более 18 фунтов построили в США на рубеже XVIII–XIX веков.

Турецкие корабли, как правило, имели некомплект артиллерии. В то же время на многих из них имелись большие орудия, стрелявшие каменными (мраморными) ядрами весом до 80 кг против 12–17 кг чугунных ядер на русских кораблях.

Офицеры и матросы российского флота были обучены лучше турецких. В рядах последних, насколько известно, среди мусульман было много греков и южных славян. Главное отличие заключалось в том, что наши офицеры готовились в Морском шляхетском кадетском корпусе, т. е. специальном учебном заве-

дении, а будущие офицеры и матросы ежегодно тренировались в учебных плаваниях. У турок этого правила не было, хотя каждый год эскадры флота отправлялись в Эгейское море. Моряки османского флота отличались храбростью и упорством в бою.

Сравнительная оценка флагманов обеих сторон представляет некоторые затруднения. Известно, что энергичный капудан-паша (адмирал флота) Хасан, счастливо избежавший гибели при Чесме, был опытным моряком. Опытным и авторитетным в Турции был также алжирский паша Сейит-Али. Этого нельзя сказать о сравнительно молодом капудан-паше Хюссейне, сделавшем карьеру в ближайшем окружении султана. Все турецкие флагманы не имели специального военно-морского образования в европейском смысле.

Опытным моряком-практиком был и командующий Севастопольским корабельным флотом контр-адмирал М.И. Войнович. Он имел возможность доказать свою личную храбрость, но в управлении флотом в виду превосходящего противника проявил нерешительность. В сражении при Фидониси (1788) Войновича выручил капитан бригадирского ранга Ф.Ф. Ушаков.

Как известно, Федор Федорович, окончив к этому времени Морской корпус, прошел все ступени флотской службы, в том числе командовал большими кораблями в дальних плаваниях (в Средиземном море). Он, в отличие от некоторых других офицеров, никогда не учился и не стажировался в иностранных флотах, т. е. был подлинно «национальным кадром».

При Фидониси, когда Хасан спустился «густой колонной» на русский авангард, которым командовал Ф.Ф. Ушаков, последний взял инициативу на себя и на корабле «Св. Павел» сам атаковал передовые турецкие корабли. Поддержав свои фрегаты, Ушаков нанес повреждения турецкому флагманскому кораблю и заставил его выйти из боя. Он не ждал сигналов Войновича, а маневрировал по обстановке. В результате османский флот не смог реализовать своего численного превосходства.

В Керченском сражении (1790) Ф.Ф. Ушаков уже в чине контр-адмирала самостоятельно командовал флотом. Противник опять имел некоторое превосходство в силах и, находясь на ветре, атаковал русский авангард. Выведя из линии баталии фрегаты со слабой артиллерией (они стали своеобразным резервом) Ушаков предпринял все усилия, чтобы выиграть ветер, и вскоре сам атаковал авангард и центр турок, сблизившись на кратчайшую

дистанцию (картечного выстрела). Главной целью стал корабль капудан-паши, который вскоре был поврежден и в отступлении увлек за собой весь турецкий флот. Лучшие ходовые качества турецких кораблей и стремление Ушакова сохранить строй при погоне позволили турецкому флоту уйти.

Этот опыт Федор Федорович учел в сражении при Тендре (1790), когда при преследовании он приказал действовать по способности. Это обеспечило возможность лучшим «ходакам» нашего флота отрезать два поврежденных турецких корабля. Из них «Мелеки Бахри» сдался, а флагманский «Мансурие» загорелся и взлетел на воздух. В этом сражении, стремясь реализовать внезапность своего появления, Ушаков начал сближение в походном строю и на ходу перестраивался в линию баталии. Ему вновь удалось выиграть ветер и атаковать турок на кратчайшей дистанции.

Наконец, в сражении при Калиакрии (1791) адмирал Ушаков неожиданно для противника прошел в походном строю между берегом и турецким флотом. Это позволило ему занять наветренное положение и привести флот Хюсейна в замешательство. Увидев, что Сейит-Али взял на себя инициативу и выстроил линию баталии вслед за своим кораблем, Ушаков на корабле «Рождество Христово» (80-пушечный, самый сильный в нашем флоте) вышел из линии и направился в голову строя, чтобы самому атаковать «алжирца». Повреждение и выход из строя корабля Сейит-Али и сильный огонь (с короткой дистанции) всех кораблей русской линии (всего 16) привели к постепенному отступлению всего турецкого флота. Мы видим, что во всех трех сражениях Ушаков применял тоже линейное боевое построение, потому что в эпоху парусного флота других построений не могло быть. Совместно корабли могли действовать только в линии. Ушакову некоторые историки приписывают создание новой тактики, отличной от тактики других флотов. На самом деле тактика та же самая, но тактические приемы, которые применял Ушаков — решительное сближение с противником в походном порядке, создание резерва, перемена места командующего, — позволяли ему навязывать противнику бой в невыгодных для него условиях и добиваться победы.

Ф.Ф. Ушаков — первый из соотечественников, который заявил о себе, как мастер вождения флотов. Он являлся сторонником активной, наступательной тактики и находил верные решения

в управлении, хорошо водил свой собственный корабль, показывая пример подчиненным, добился взаимопонимания и взаимодействия между командирами, сплотил их для решения общей задачи. Ф.Ф. Ушакову, как человеку авторитетному и знающему, это дело вполне удалось. Он сражался по правилам линейной тактики и никаких канонов не нарушал. Но Ф.Ф. Ушаков не стеснялся менять свои тактические приемы в зависимости от обстановки и опыта.

В отличие от многих флагманов, Ф.Ф. Ушаков проявил себя не только как хороший моряк, но и, что особенно важно, как талантливый военный человек, умевший добиться победы. Прием прорезания строя противника Ушаков не применял. Соображений его по этому поводу мы не знаем. Возможно, он учитывал относительную слабость своей линии баталии, половину которой составляли не линейные корабли, а фрегаты (которые Г.А. Потемкин велел именовать кораблями). Кроме того, турки зачастую сами атаковали и даже при Тендре и Калиакрии явно не уклонялись от боя. Что касается абордажа, то этот прием вряд ли был выгоден русским, имевшим сравнительно меньшие экипажи.

Для Ф.Ф. Ушакова, не имевшего влиятельных покровителей в Санкт-Петербурге, но не обделенного вниманием завистников, большее значение имела поддержка генерал-фельдмаршала князя Г.А. Потемкина, в ведении которого, помимо армии, находился и весь Черноморский флот. Потемкин, удалив М.И. Войновича, не только поставил Ф.Ф. Ушакова во главе Севастопольского флота, но и предоставил ему большую свободу действий.

В последующих морских войнах наблюдается такая тенденция, как раздельное маневрирование эскадр (отрядов), но при сохранении кильватера как основного боевого строя. Мы видим это в действиях таких адмиралов, как Г. Нельсон в Англии и Д.Н. Сенявин. Сенявин в свое время капитаном воевал под флагом Ф.Ф. Ушакова, первого российского флагмана высшего мирового уровня и, как известно, командовавшего и союзным русско-турецким флотом в войне с Францией.

Глава 4

ФЛОТ В РУССКО-ТУРЕЦКОЙ ВОЙНЕ 1877–1878 гг. ОБСТАНОВКА, СООТНОШЕНИЕ СИЛ И ПЛАНЫ СТОРОН

Военное выступление России против Османской империи в Балканском кризисе 1875–1878 годов было связано как с традиционной поддержкой борьбы славянских народов за независимость, так и со стремлением российского правительства упрочить внешнеполитическое положение империи, подорванное Крымской войной. Немалую роль сыграла также необходимость укрепления обороны черноморских берегов России, которые приобретали все большее экономическое значение, и обеспечения мореплавания через Босфор и Дарданеллы. На окончательное решение Александра II о начале войны большое влияние оказало общественное мнение о необходимости помощи угнетенным славянам, особенно усилившееся после подавления турками болгарского восстания 1876 года.

Усилия российской дипломатии склонить султанское правительство к мирному решению славянского вопроса не дали положительных результатов. Для обеспечения нейтралитета Австро-Венгрии Россия в марте 1877 года заключила с ней секретную Будапештскую конвенцию, соглашаясь на занятие Австро-Венгрией Боснии и Герцеговины в обмен на невмешательство в военные действия против Турции⁵². Враждебная позиция Британской империи, заинтересованной в укреплении своего влияния в Константинополе, учитывалась при планировании военных действий. Наибольшую угрозу в случае вступления Великобритании в войну на стороне Турции представлял британский Средиземноморский флот. Предполагалось, что этот флот через 8–14 недель после начала войны с Турцией сможет усилить по-

⁵² Новая история. Ч. 2. — М., 1976. — С. 214.

следнюю экспедиционным корпусом численностью до 50—60 тыс. солдат и офицеров. К этому времени цели войны могли быть уже достигнуты быстрым наступлением российской армии.

В основу военных действий на суше был положен план начальника Главного штаба генерал-лейтенанта Н.Н. Обручева⁵³. Этот план предусматривал развертывание главных сил в составе двух армий (250—300 тыс. человек) на Балканском театре, форсирование Дуная и наступление первой армии на Константинополь с целью его захвата и принуждения султанского правительства к заключению мира. На достижение Константинополя отводилось 4—5 недель. Вторая армия обеспечивала тыл первой и действовала против турецких войск на правом берегу Дуная. Считалось, что Османская империя сможет выставить на Балканах войска численностью около 160 тыс. человек. Для отвлечения сил противника из Европы и обороны собственных владений Н.Н. Обручев предполагал развернуть армию около 50 тыс. человек на вспомогательном Кавказском театре.

Таким образом, в достижении целей войны решающая роль отводилась армии. Учитывая слабость Черноморского флота, российское военное командование возлагало на него ограниченные задачи: совместную с армией оборону побережья Черного моря и обеспечение форсирования Дуная.

Война с Турцией действительно поставила высшее руководство морского ведомства в сложное положение: она началась при подавляющем превосходстве турецкого флота на Черном море и в обстановке угрозы выступления сильнейшего британского флота, который контролировал коммуникацию Балтика — Средиземное море и располагал многочисленными крейсерами для действий в Атлантике и на Тихом океане.

К началу 1877 года турецкий флот включал 15 мореходных броненосцев (броненосных фрегатов и корветов), 2 речных монитора, 5 броненосных речных канонерских лодок, 2 винтовых фрегата, 6 паровых шлюпов, до 10 канонерских лодок и значительное количество вооруженных пароходов морского и речного плавания (см. таблицу). Во время войны численность его личного состава достигала 23 тыс. человек. Транспортный флот Турции (57 судов) мог обеспечить перевозку 35-тысячного десантного корпуса⁵⁴. Турецкие броненосцы были построены на верфях Англии и Франции

⁵³ Русско-турецкая война 1877—1878 гг. — М.: Воениздат, 1977. — С. 54—59.

⁵⁴ Аренс Е. Роль флота в войне 1877—1878 гг. — СПб., 1903. — С. 21—22.

и вооружены нарезными орудиями Армстронга калибром от 102 до 254 мм. Наиболее мощными среди них были казематированный фрегат «Мессудие», а также казематированные фрегат «Ассари-Тефик» и два корвета типа «Фетхи-Буленд». Подготовка личного состава турецкого флота оставляла желать лучшего: корабли мало плавали, на них не хватало квалифицированных специалистов. Последний недостаток отчасти компенсировался приглашением английских механиков и инструкторов.

Учитывая численное превосходство своего флота на Черном море, турецкое командование ставило флоту задачи блокады русских портов, транспортировки грузов и конвоирования транспортов, обеспечения перевозки войск и недопущения строительства русскими мостов на Дунае и его форсирования. В соответствии с задачами флот подразделялся на две эскадры. Дунайская эскадра под командованием Гусейна-паши состояла из 46 различных кораблей, в том числе мониторов и башенных корветов с вооружением из 77 орудий. Главные силы в Черном и Мраморном морях были сведены в Броненосную эскадру, которой фактически командовал Хобарт-паша — англичанин на турецкой службе. Кроме этого, Турция располагала ограниченными морскими силами в Средиземном и Красном морях, и в Персидском заливе. Главной базой турецкого флота был Константинополь, позволявший ему оперировать в Черном и Эгейском морях. На Дунае турки оборудовали базу в Сулине и целый ряд пунктов базирования, на Черном море использовали порты в Батуме, Синопе и Сухум-Кале.

Великобритания в 1876 году отклонила предложение России о производстве антитурецкой военной демонстрации в проливной зоне соединенными европейскими эскадрами под общим командованием британского адмирала и начала явно враждебные приготовления. Британский флот Средиземного моря адмирала Д. Хорнби частью сил сосредоточился в Эгейском море, а в Гибралтаре готовилась база снабжения для экспедиционного корпуса. Высшее российское военно-морское командование было вынуждено учитывать все эти обстоятельства при планировании операций на море. К началу 1877 года главные силы флота были сосредоточены на Балтике. Отряд судов в Тихом океане состоял из корвета «Баян», клиперов «Всадник», «Гайдамак» и «Абрек». В Средиземном море находился Отряд судов в греческих водах под командованием контр-адмирала И.И. Бутакова, в составе

Тактико-технические элементы турецких броненосцев

Класс и название, (количество единиц)	Год спуска на воду	Водоизме- щение, т	Скорость хода, уз	Бронирование борта, мм	Вооружение, количество орудий — калибр, мм
Батарейный фрегат «Махмудие» (4)	1864–1865	6400	13	133	1 — 229, 17 — 203
Казематированный фрегат «Мессудие» (1) «Ассари-Тефик» (1)	1874 1868	9120 4687	13 13	305 203	12 — 254, 3 — 178, 8 — 229
Башенный корвет «Пюффи-Джелиль» (2)	1868	2540	12	114	2 — 229, 2 — 178
Казематированный корвет «Ассари-Шевкет» (2) «Авни-Иллах» (2) «Иджалие» (1) «Фетхи-Буленд» (2)	1868 1869 1870 1869–1872	2080 2400 2266 2806	11 12 11 13	152 152 152 229	5 — 203 4 — 229 2 — 229, 3 — 178 4 — 229
Речной монитор «Хизбер» (2)	1875	404	7	76	2 — 120
Речная канонерская лодка «Фетх-уль-Ислам» (5)	1864	335	8	76	2 — 102

броненосного фрегата «Петропавловск», фрегата «Светлана», корветов «Аскольд» и «Богатырь», клипера «Крейсер» и двух шхун. На вооружении отряда насчитывалось 86 орудий калибром до 203 мм.

Российский Черноморский флот практически не располагал кораблями, пригодными для активных морских операций. Единственные его броненосцы — две круглые «поповки» — могли сражаться только вблизи своих берегов (см. таблицу). Деревянные винтовые корветы (4 единицы) устарели, все они были тихоходны (8–10 уз). Кроме этих кораблей, в распоряжении главного командира Черноморского флота, вице-адмирала Н.А. Аркаса, находились яхта «Ливадия», 7 пароходов, 12 винтовых шхун и 2 тендера⁵⁵.

Николай Андреевич Аркас начал морскую службу двенадцатилетним волонтером с началом русско-турецкой войны 1828–1829 годов. На 84-пушечном корабле «Императрица Мария», где старшим офицером служил его старший брат, Захар Андреевич, он участвовал во взятии крепости Варна. После годичного обучения в Штурманском училище в Николаеве и плаваний в звании гардемарина юный Н.А. Аркас уже в 1833 году был произведен в чин мичмана.

Среди питомцев лазаревской школы он занимал весьма достойное место, заслужив особое доверие и уважение такого выдающегося моряка, как В.А. Корнилов. Достаточно упомянуть, что в кампанию 1838 года 22-летнему лейтенанту Аркасу по болезни командира доверили самостоятельное командование фрегатом «Агатополь» в десантных операциях у берегов Кавказа.

В 1841 году Н.А. Аркас по поручению В.А. Корнилова принимал участие в составлении штатов и расписаний для судов Черноморского флота, а в 1844 году провел из Санкт-Петербурга в Астрахань отряд из 12 судов для усиления Каспийской флотилии. Собрав в Астрахани три парохода («Торки», «Ленкорань» и «Куба»), Аркас «первый открыл пароходство на Каспийском море»⁵⁶.

В 1846 году он был назначен командиром черноморского пароходофрегата «Бессарабия» (1300 т), а в 1848 году командирован в Англию для наблюдения за постройкой заказанного там паро-

⁵⁵ Чубинский В. Об участии моряков в войне с Турцией 1877–1878 гг. — СПб., 1889. — С. 115–117.

⁵⁶ Военная энциклопедия. Т. III. — СПб., 1911. — С. 25.

Тактико-технические элементы «поповок» и мореходных броненосцев Балтийского флота

Класс и название	Год спуска на воду	Водозмещение, т	Скорость хода, уз.	Бронирование борта, мм	Вооружение, количество орудий, калибр, мм
«Поповка»	1873	2670	6	229	2 — 280
«Новгород»	1875	3550	7	356	2 — 305
«Вице-Адмирал Попов»					
Броненосный корабль «Петр Великий»	1872*	9665	12	356	4 — 305
Броненосный фрегат «Севастополь»	1864	6135	12	114	16 — 203, 1 — 152
«Петропавловск»	1865	6040	11	114	21 — 203, 1 — 152
«Князь Пожарский»	1867	4505	11,7	102	8 — 203, 2 — 152
Полуброненосный корвет «Генерал Адмирал»	1873*	5300	13,6	152	4 — 203,
«Герцог Эдинбургский»	1875	5300	15,3	152	2 — 152

Примечание. * К 1877 г. эти корабли еще не были окончательно изготовлены к плаванию.

ходофрегата «Владимир», который он и привел в Одессу. Император Николай I, наградив Аркаса званием флигель-адъютанта, на переходе из Николаева в Севастополь на борту «Владимира» утвердил проекты двух новых винтовых кораблей для Черноморского флота. По свидетельству самого Николая Андреевича, царь был вообще против винтовых судов (возможно, под впечатлением гибели в 1850 году фрегата «Архимед» на Балтике — *Авт.*) и утвердил проекты под влиянием В.А. Корнилова и Н.А. Аркаса.

Назначенный в 1853 году членом Пароходного комитета, Н.А. Аркас не принимал непосредственного участия в боях Восточной войны. По ее окончании он выступил организатором Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ), где стал первым директором (1856—1857 гг.). В 1857 году Н.А. Аркас был назначен командиром Гвардейского экипажа, а в 1871 году, уже в чине вице-адмирала (с 1866 г.), — главным командиром Черноморского флота и портов Черного моря. Почетный гражданин г. Николаева, он скончался в этом городе в 1881 году. Н.А. Аркас, несомненно, был опытным моряком и ему принадлежат большие заслуги в становлении нашего парового флота в переходный период его истории.

Сравнительная слабость Черноморского флота делала очевидной необходимость обратиться к опыту кампаний парусной эпохи и сосредоточить сильную Балтийскую эскадру в Средиземном море для нарушения турецких коммуникаций на подходах к проливу Дарданеллы и отвлечения флота противника из Черного моря. Первоначально именно так и предполагалось: в 1876 году Александр II утвердил план усиления Средиземноморской эскадры, которую в числе других кораблей должен был пополнить и сильнейший броненосец флота — «Петр Великий». Уже в ходе войны — весной 1877 года — в Кронштадте была вооружена «боевая эскадра» из 23 вымпелов под командованием самого генерал-адмирала. Великий князь Константин Николаевич и его начальник штаба вице-адмирал А.А. Попов готовили лучшие корабли к возможному походу в Средиземное море⁵⁷.

Реализация этих планов вначале встретила материальные затруднения: «Петр Великий», а затем новейшие полуброненосные фрегаты «Генерал Адмирал», «Минин», «Герцог Эдинбургский» из-за незавершенности достроечных работ оказались неготовыми к выходу в дальний поход в назначенные сроки. Эти обстоятель-

⁵⁷ Цывинский Г. 50 лет в Императорском флоте. — Рига, 1930. — С. 13.

ства в сочетании с угрозой военного выступления Великобритании и опасностью потери крейсеров во внешних морях фактически парализовали активность главных сил российского флота.

В результате эскадра Средиземного моря не только не получила балтийских подкреплений, но и была практически расформирована. В конце 1876 года контр-адмирал И. И. Бутаков, по распоряжению из Санкт-Петербурга, увел «Светлану», «Богатырь», «Аскольд» и «Крейсер» к берегам США. Этот новый крейсерский отряд Атлантического океана (см. таблицу), выведенный из-под возможного удара британского флота, предполагалось использовать для перехвата военной контрабанды на путях из США в Турцию. Однако и такой образ действий был признан рискованным из-за возможных осложнений не только с Великобританией, но и с США. 29 апреля 1877 года отряд Бутакова был отозван в Кронштадт. Броненосный фрегат «Петропавловск», нуждавшийся в ремонте, хотя и был оставлен в Средиземном море, но простоял всю войну в бездействии в итальянском порту Специя.

10 октября 1876 года приказ о сосредоточении в американских портах получил командующий Отрядом судов в Тихом океане контр-адмирал О. П. Пузино. Через пять дней русские крейсера вышли из китайских и японских портов, оставляя воды Дальнего Востока.

Таким образом, недостаточная мощь и боеспособность на Балтике при возникновении потенциальной британской угрозы привели морское ведомство не только к отказу от возможных операций в Эгейском море, но и к ослаблению морской обороны Приморья.

В этой обстановке на первый план выдвинулась проблема максимального усиления бедного кораблями Черноморского флота и подготовки его к решению ограниченных, но достаточно ответственных задач. Здесь военно-морское руководство сделало ставку на новые виды оружия и на молодых офицеров, питомцев пореформенного периода, способных к творческому применению этого оружия, импровизации и самопожертвованию. Немалая роль отводилась и мобилизации всех пригодных кораблей военного и судов торгового флота, в первую очередь Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ).

Как показали боевые действия на море, эти расчеты, в основном, оправдались. Для борьбы с турецкой флотилией на Дунае, которая могла сорвать форсирование реки российской армией,

Тактико-технические элементы крейсеров эскадры Средиземного моря

Класс и название	Год спуска на воду	Водоизмещение, т	Скорость хода, уз	Вооружение, количество орудий, калибр, мм
Фрегат «Светлана»	1858	3090	11	6 — 203, 6 — 152, 4 — 87
Корвет «Аскольд»	1860	2156	11	8 — 152, 4 — 107, 1 — 87
«Богатырь»	1863	2156	11	8 — 152, 4 — 87
Клипер «Крейсер»	1875	1600	10	2 — 152, 4 — 107

было решено применить минные заграждения и катера, вооруженные шестовыми и буксируемыми минами. Из Николаева и Кронштадта в Кишинев заблаговременно доставили 14 паровых катеров и до 20 гребных шлюпок. Вместе с ними прибыли моряки, в том числе и специалисты-минеры. При этом Черноморский флотский отряд (210 человек) был усилен отрядом Гвардейского экипажа (490 человек), прибывшим из столицы под командованием капитан-лейтенанта С.И. Тудера. Позднее, 27 мая 1877 года, из Санкт-Петербурга на Дунай был отправлен отряд капитана 1 ранга В.П. Шмидта (29 офицеров и 825 матросов)⁵⁸, составленный из рот Гвардейского экипажа, команды броненосного фрегата «Севастополь» и флотской стрелковой роты.

Начальником «всех морских команд на Дунае», численность которых превысила 1,5 тыс. человек, был назначен командир Гвардейского экипажа, великий князь Алексей Александрович, 27-летний сын императора. В составе «морских команд» был и юный мичман Константин Константинович, сын генерал-адмирала. Многие великие князья были в армии, занимая командные должности в ожидании высших боевых наград, к которым их представляли при малейшей возможности. «Как будто вся кампания для того только, — отметил в дневнике ходившее в обществе мнение военный министр Д.А. Милютин, — чтобы доставить случай членам царского дома украситься георгиевскими крес-

⁵⁸ Чубинский В. Указ. соч. — С. 7.

тами»⁵⁹. Действительно, оба моряка — великих князя были удостоены орденов Святого Георгия 4-й степени, хотя руководство начальника «всех морских команд» носило скорее номинальный характер. В непосредственном же управлении силами флота на Дунае ведущие роли играли подчиненные Алексея Александровича, капитаны 1 ранга М.Д. Новиков, георгиевский кавалер за подвиг при обороне Севастополя, и И.Г. Рогуля.

Из 14 паровых катеров только два — «Шутка» и «Мина» — обладали скоростью 14–16 уз, скорость остальных не превышала 6 уз. Все они были вооружены шлюпочными минами, а для защиты от ружейного огня оборудованы железными блиндажами, покрытыми мешками с углем. Для импровизированных минных катеров заготовили до 300 шестовых и буксируемых мин. Кроме того, на склад в Бендеры до начала форсирования Дуная было завезено 300 гальванических, 150 гальваноударных мин заграждения и 5 мин Уайтхеда, закупленных на заводе в Фиуме. Весной 1877 года катера и шлюпки интенсивно отрабатывали минные постановки и взаимные минные атаки на Днестре, четыре лучших катера были выделены в передовой отряд.

Заслуживает внимания также формирование особой «команды пловцов» под руководством лейтенанта М.Ф. Никонова для подведения буксируемых мин под корабли противника. Пловцы осваивали герметичный костюм Бойтона, снабженный резиновыми мешками и позволявший плавать на спине. Взрыв мины пловец производил при помощи гальванической батареи.

Оборона побережья Черного моря строилась на основе взаимодействия армии и флота. Главным ее начальником был назначен армейский генерал, а морская оборона находилась в заведовании главного командира Черноморского флота и портов Черного моря вице-адмирала Н.А. Аркаса. Средства морской обороны были сосредоточены в пяти основных пунктах — для прикрытия Одессы, Очакова, Севастополя, Балаклавы и Керчи. На морском направлении в этих пяти пунктах установили 40 береговых и полевых батарей (327 орудий) и поставили 1486 мин заграждения. Охрана минных заграждений возлагалась на батареи и корабли — две «поповки» (в Одессе и Очакове), 12 шхун, до 20 небольших пароходов и 12 паровых катеров. Шхуны несли брандвахту у минных заграждений, малые пароходы при прорыве неприятеля должны

⁵⁹ Цит. по: Не смолкнет эхо над Балканами. — М.: Молодая гвардия; София: Народна младеж, 1988. — С. 295.

были атаковать последнего минами, а катера — поддерживать пароходы. На пяти маяках оборудовались наблюдательные посты, соединенные с портами телеграфными линиями связи. 12 малых пароходов под руководством капитан-лейтенанта И.М. Дикова были вооружены 87-мм орудиями, шестовыми и буксируемыми минами. Командиры береговых батарей изучали данные кораблей турецкого и британского флотов.

К началу войны приготовления моряков на Дунае и в системе морской обороны побережья Черного моря были в основном закончены. С одобрением генерал-адмиралом инициативы ряда молодых офицеров, среди которых выделялся лейтенант С.О. Макаров, Черноморский флот создал так называемую активную оборону. В качестве кораблей «активной обороны» — вспомогательных крейсеров, предназначенных для нападения на турецкие коммуникации, были привлечены все быстроходные пароходы Черноморского флота («Ливадия», «Эльборус», «Эреклик»), а также вооруженные до начала войны два грузопассажирских парохода РОПиТ — «Великий Князь Константин» и «Аргонавт». Во время войны к ним добавили еще три парохода — «Владимир», «Веста» и «Россия». Эти суда по своим размерам (от 1500 до 2000 т) и скорости хода (до 13 уз) были близки к крейсерам и корветам, составлявшим тогда крейсерские флоты всех государств. Крейсера «активной обороны» получили достаточно солидное артиллерийское вооружение из 87 и 107-мм орудий, 152-мм мортир («Владимир» и «Россия» даже 152-мм орудия) и скорострельных пушек, а также минное оружие. Такое вооружение позволяло успешно бороться с торговыми судами и небольшими кораблями противника.

Командиру парохода «Великий Князь Константин» лейтенанту С.О. Макарову при содействии контр-адмирала К.П. Пилкина (заведующий минным делом во флоте) удалось воплотить в жизнь идеи своей «Программы минной вылазки». В отличие от других кораблей активной обороны, «Великий князь Константин» был переоборудован С.О. Макаровым в своеобразный минный крейсер, вооруженный, помимо артиллерии, шестовых и буксиремых мин, также минными катерами со скоростью хода 6—11 уз. Катера, предназначавшиеся для атаки кораблей противника, были вооружены шестовыми и буксиремыми минами систем Гарвея и Макарова («крылатки»). Каждый катер был назначен в заведование отдельного офицера. При переоборудовании парохода лейтенант успешно преодолел технические трудности, связанные

с подъемом сравнительно тяжелых катеров на шлюпбалках, и добился того, что на учениях все 4 катера спускались на воду на 6-узловом ходу, а подъем их на борт «Константина» требовал не более 7 минут. Благодаря устройству для подогрева воды в котлах катеров от судового паропровода, впервые созданного С.О. Макаровым на своем корабле, обеспечивался спуск катеров на воду с готовыми к работе котлами и машинами⁶⁰.

6 апреля 1877 года «Великий князь Константин» был полностью готов к боевым действиям. В мае его командир, предвидя огромное значение маскировки в предстоящих набегам на стоянки броненосцев противника, перекрасил корабль в серый цвет. При нападении на эскадру вблизи своих берегов Макаров предлагал применить следующий способ действия: «Великий Князь Константин» спускал на воду катера, атаковавшие первые 4 корабля противника, а сам нападал на пятый, шестой и так далее, действуя минными шестами. После отхода на безопасное расстояние катера поднимались на борт парохода. В случае нападения на эскадру у берегов противника или в открытом море катера атаковали самостоятельно, а пароход поджидал их в заранее условленном месте⁶¹.

Несмотря на опасность будущего предприятия, и офицеры, и матросы считали за честь служить на импровизированном «минном крейсере». При комплектовании экипажа «Константина», впрочем, как и других кораблей и команд на Дунае, «от волонтеров не было отбоя»⁶². Высокий моральный дух и готовность постоять за правое дело были характерны для всего личного состава Черноморского флота, встретившего начало войны в высокой степени боевой готовности.

Боевые действия на Дунае

С целью не допустить форсирования российской армией Дуная командующий турецкой флотилией Гусейн-паша рассредоточил свои корабли по крепостям в нижнем и среднем течении реки. Наиболее сильные отряды располагались в Тульче, где стояли

⁶⁰ Деятельность вице-адмирал С.О. Макарова в судостроении: Сб. статей. — Л.: Судостроение, 1977. — С. 77.

⁶¹ С.О. Макаров. Документы. Т. 1. — С. 141.

⁶² Семенов В.И. Адмирал Степан Осипович Макаров. — СПб.: М., 1913. — С. 57.

башенные корветы «Лютфи-Джелиль» и «Хивзи-Рахман» (оба по 2540 т, по два 229-мм и по два 178-мм орудия) и броненосная канлодка «Семендрия», и в Сулине, куда Гусейн-паша назначил мониторы «Хизбер» и «Сейфи» (по 404 т, по два 120-мм орудия). В Гирсово, Рущук и в Видине вместе с другими кораблями дислоцировались броненосные лодки, а в Мачине и Силистрии — вооруженные колесные пароходы.

Базирование турецкой флотилии и ее превосходство в силах определяли характер борьбы за Дунай и способы действия русских моряков, которые стремились ограничить районы плавания турецких кораблей, изолировав их друг от друга в портах, а при удобном случае — уничтожить огнем полевой артиллерии или минными атаками. Для изоляции рассредоточенных турецких отрядов были использованы минные заграждения. Постановка заграждений со шлюпок и плотиков началась на второй день войны — 13 апреля 1877 года. Каждое заграждение состояло из двух линий гальванических мин поперек течения реки. Для прикрытия минных заграждений на берегу у Рени, Барбоша и Браилова были установлены армейские батареи из орудий калибром до 152 мм.

С 21 апреля 1877 года турецкая флотилия стала проявлять некоторую активность: ее броненосцы несколько раз вступали в перестрелку с русскими батареями. 9 апреля из Мачинского рукава Дуная к Браилову подошел отряд из четырех турецких кораблей. Один из последних — башенный корвет «Лютфи-Джелиль», не отвечая на открытый русскими огонь, сблизился с батареями на дистанцию менее 10 км (1800 саженей). В 3 ч 15 мин турецкий броненосец получил попадание снарядами с батареи № 4 (152-мм пушки и мортиры). Один из снарядов, очевидно, проник в кюйт-камеру и вызвал детонацию боеприпасов. Этот первый в истории случай гибели броненосца от навесного огня орудий среднего калибра продемонстрировал уязвимость кораблей без броневой палубы и стимулировал вооружение флота и береговых батарей мортирами. Флаг с бизань-мачты «Лютфи-Джелиля», лежавшего на глубине около 20 м, был вскоре снят лейтенантом Ф.В. Дубасовым и позднее передан для хранения в Морское училище.

Следующий удар по турецкой флотилии нанесли минные катера. Отряду капитана 1 ранга И.Г. Рогули, состоявшему из канонерской лодки «Великий князь Николай» (вооруженный пароход) и 4 катеров, было поручено уничтожение кораблей, запертых в Мачинском рукаве. В ночь с 13 на 14 мая 1877 года И.Г. Рогуля

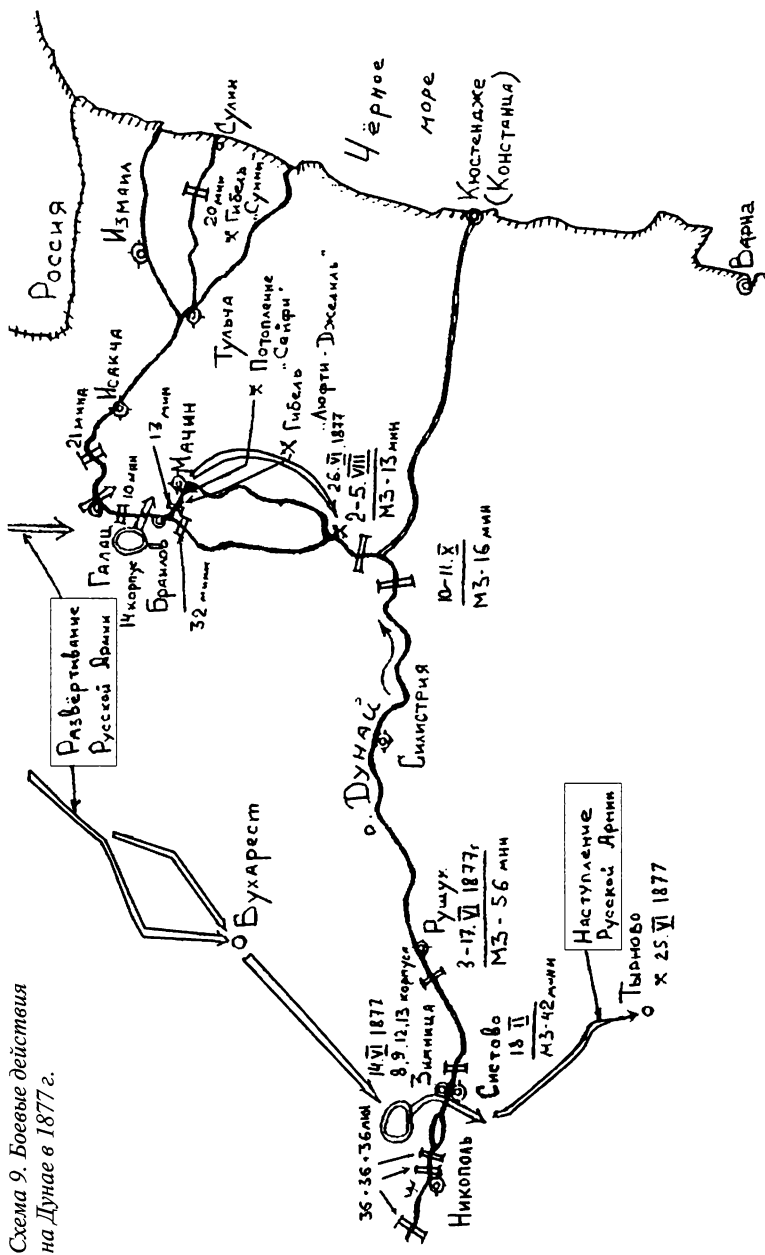


Схема 9. Боевые действия на Дунае в 1877 г.

послал в атаку катера «Царевич», «Ксения», «Джигит», «Царевна» под общим командованием лейтенанта Ф. В. Дубасова.

Потопление монитора «Сейфи»

Ф. В. Дубасов вел катера в двух кильватерных колоннах. Войдя в Мачинский рукав, он обнаружил там три корабля и решил атаковать самый крупный из них. Им оказался монитор «Сейфи» (типа «Хизбер»). Рядом стояли броненосная канонерка «Фетх-уль-Ислам» и колесный пароход. Согласно предварительной договоренности, сам Дубасов первым пошел в атаку на катере «Царевич», а остальные катера держались позади. Под покровом темноты «Царевич» приблизился к «Сейфи» на несколько десятков метров и здесь был окликнут часовым с борта турецкого монитора. В ответ с катера ответили по-турецки: «янандж дешев» («я не чужеземец»). Но часовой насторожился и выстрелил из ружья. С двух других судов также прозвучали выстрелы. На «Царевич» нацелилась и 120-мм башенная пушка «Сейфи», но дала подряд три осечки.

Наблюдая суматоху на палубе турецких судов, Дубасов сблизился с монитором почти вплотную и направил мину в подводную часть кормы с левого борта. После замыкания электрических проводников раздался сильный взрыв, поднявший высокий столб воды. Вода обрушилась в катер и затопила его по планширь. Думая, что «Царевич» затонет, Дубасов приказал кочегару и машинисту выйти из-под блиндажа. Но рулевой — старый черноморский матрос 1-й статьи Кислов — доложил командиру, что катер продолжает держаться на воде. Дубасов скомандовал машинисту дать полный задний ход, а остальной команде — откачивать воду.

«Сейфи» осел кормой, но не затонул. Тогда Ф. В. Дубасов голосом послал в атаку второй катер: «Шестаков, подходи!» Лейтенант А. П. Шестаков на катере «Ксения» под сильным ружейным и орудийным огнем со всех трех турецких кораблей нанес удар миной в середину левого борта «Сейфи». Шестом с миной управлял волонтер лейтенант Петров, замкнувший проводники. Прозвучал второй взрыв — через 10 минут после первого. «Сейфи» пошел ко дну, осыпая катер ружейными пулями стрелков с крыши башни.

Винт «Ксении» с трудом вращался в обломках монитора. Пока его очищали, Шестаков отстреливался из револьвера, а четверо

матросов — из винтовок. Катера «Джигит» и «Царевна» мичманов Персина и Баля находились под огнем в ожидании приказаний и своих товарищей. Наконец, к ним присоединились «Царевич», а потом и «Ксения», и все четыре катера благополучно и без потерь в людях отошли, скрывшись в темноте. Лейтенанты Ф.В. Дубасов и А.П. Шестаков за эту атаку были удостоены орденов Святого Георгия 4-й степени. Нижние чины получили знаки отличия Военного ордена (Георгиевские кресты). Несмотря на то, что Арифипаша вскоре вывел уцелевшие турецкие корабли из Мачинского рукава⁶³, гибель «Сейфи» произвела большое моральное впечатление на турок, которые с этого времени ограничивались эпизодическими и нерешительными действиями отдельных судов.

Для успеха переправы через Дунай главных сил армии у Никополя и Систово решающее значение приобретало ее надежное прикрытие минными заграждениями. У Систово — Зимницы мины были поставлены 7—8 июня 1877 года отрядом Гвардейского экипажа под командованием капитана 1 ранга М.Д. Новикова. Шлюпки с минами и буксирующие их десять паровых катеров в светлое время подвергались сильному ружейному огню противника, а 8 июня были атакованы со стороны Рущука турецким вооруженным пароходом. Но и это не остановило русских моряков: против парохода был послан быстроходный минный катер «Шутка» под командованием лейтенанта Н.И. Скрыдлова.

Под огнем парохода и стрелков с берега Н.И. Скрыдлов сблизился с противником вплотную и ударил пароход шестовой миной, но взрыва не последовало, так как пуля перебила электрический проводник. Тем не менее, задача была выполнена: турки в панике повернули обратно и оставили в покое русские катера и шлюпки, ставившие мины. Тяжело поврежденная «Шутка» с трудом отошла к своему отряду. Лейтенант Н.И. Скрыдлов и художник В.В. Верещагин, ходивший на катере волонтером, были ранены. На берегу их встретил наблюдавший за постановкой мин генерал-майор М.Д. Скобелев, будущий герой этой войны. По воспоминаниям В.В. Верещагина, генерал «только и повторял: «Какие молодцы!». Этому бравому из бравых, видимо, было завидно, что он не ранен»⁶⁴.

1 июня 1877 года подготовке русской переправы попыталась помешать турецкая броненосная лодка «Подгорица», но ее

⁶³ *Аренс Е.И.* Указ. соч. — С. 42—43.

⁶⁴ *Верещагин В.В.* Повести, очерки, воспоминания. — М.: Советская Россия, 1980. — С. 177.

вынудили отступить в Никополь атакующие минные катера «Шутка», «Мина» и «Первенец». Отрядом командовал мичман К.Д. Нилов на «Шутке», «Мину» вел гардемарин Е.И. Аренс, а «Первенец» — унтер-офицер Иванов. За смелую атаку К.Д. Нилов, как и Н.И. Скрыдлов, был награжден орденом Святого Георгия 4-й степени, а Е.И. Аренс и Иванов удостоились знаков отличия Военного ордена.

Успешные действия моряков на Дунае практически парализовали деятельность турецкой флотилии. 15 июня 1877 года у румынского селения Зимница, напротив болгарского города Систово, началась переправа через Дунай главных сил российской армии. Переправа проходила на специальных понтонах, а позднее и по мостам и не испытывала воздействия турецких кораблей. В подготовке и применении понтонов и мостовых принадлежностей под огнем противника особо отличились капитан-лейтенанты С.И. Тудер, М.П. Новосильский и Н.П. Зубов.

После переправы главных сил армии и начала сухопутных сражений на правом берегу Дуная русские моряки обеспечивали безопасность путей снабжения и пополнения войск, проходивших по мостам через реку. Эффективным было и содействие кораблей сухопутным войскам при занятии прибрежных крепостей, например крепости Черноводы 3 июля 1877 года. Турецкая флотилия действовала эпизодически и всегда встречала решительный отпор.

9 июля 1877 года отряд под командованием лейтенанта Ф.В. Дубасова в составе канонерской лодки «Великий Князь Николай» (одно 107-мм орудие) и минных катеров «Царевна» и «Птичка» произвел поиск по Дунаю по направлению вражеской крепости Силистрия. Артиллерийским огнем канонерская лодка заставила войска противника оставить лагерь у селения Буджак, а потом вступила в бой с подошедшей им на выручку турецкой броненосной лодкой. Комендоры «Великого Князя Николая» добились более 10 попаданий в лодку, которая загорелась и была спасена только благодаря прибытию двух турецких пароходов и полевой батареи из Силистрии⁶⁵.

Операция против турецкой эскадры у Сулина, проведенная в сентябре 1877 году отрядом капитан-лейтенанта И.М. Дикова, интересна комбинированным применением артиллерийского и минного оружия. Для обеспечения захвата Сулина русскими вой-

⁶⁵ РГАВМФ Ф. 9. Оп. 1. Д. 608. Л. 5.

сками предполагалось поддержать их наступление нападением на турецкие броненосцы, стоявшие в рукаве Дуная у крепости. В отряд И. М. Дикова вошли вооруженные шхуны «Ворон», «Лебедь», «Утка», пароходы «Сестрица» и «Опыт», две плавучие мортирные батареи и семь минных катеров. На всех кораблях имелось тринадцать орудий калибром от 87 до 152 мм и четыре 152-мм мортиры. Безопасность их перехода в устье Дуная из Одессы 27–28 июля обеспечивали обе «поповки», для которых это был единственный боевой поход во время войны, и четыре вспомогательных крейсера под флагом контр-адмирала Н. М. Чихачева.

Турецкая эскадра в Сулине состояла из броненосных корветов «Неджими-Шевкет», «Муни-Зафер», «Хивзи-Рахман» и «Мукадем-Хаир», канонерской лодки «Сунна» и парохода «Картал»⁶⁶. На вооружении броненосцев имелось восемнадцать только тяжелых орудий калибром от 178 до 229 мм. Командующий эскадрой Гассан-паша защитил стоянку кораблей боном с цепями, минами и фугасами. Ее прикрывали также четыре береговых батареи с двадцатью орудиями.

Капитан-лейтенант И. М. Диков предполагал добиться успеха атакой минных катеров под прикрытием огня кораблей своего отряда, но при этом учитывал явное превосходство противника в силах. Для того чтобы обезопасить себя от нападения, он решил провести атаку, спустившись вниз по реке, а накануне выставить мины заграждения выше по течению — на подходах к Сулину. Таким образом, в бою небронированные русские корабли могли маневрировать под прикрытием минного заграждения, выставленного в ночь на 27 сентября 1877 года.

Действительно, днем 27 сентября канонерская лодка «Сунна» и пароход «Картал», обнаружив приближение русских, снялись с якоря и вступили в бой. Броненосцы Гассан-паши разводили пары, собираясь поддержать свои корабли. Однако во время перестрелки «Сунна» подорвалась на русской мине заграждения и быстро затонула. «Картал» поспешно отступил к Сулину. Гибель канонерской лодки сорвала выход броненосцев.

На следующий день И. М. Диков вновь приблизился к Сулину и вступил в бой со стоявшими на якоре броненосцами «Хивзи-Рахман» и «Мукадем-Хаир». Лишенные возможности маневра, оба турецких корабля были повреждены. «Хивзи-Рахман», однотипный с погибшим «Лютфи-Джелилем», получил снаряд

⁶⁶ Аренс Е. И. Указ. соч. — С. 60–66.

в машинное отделение и вышел из строя⁶⁷. Но русские не имели средств для преодоления боновых заграждений, поэтому капитан-лейтенант И. М. Диков был вынужден отказаться от развития успеха и отойти. Тем не менее, действия его отряда, основанные на применении своеобразной минно-артиллерийской позиции, следует признать достаточно эффективными.

В октябре — декабре 1877 года отряд капитан-лейтенанта Ф. В. Дубасова, применяя брандеры и пироксилиновые ракеты, содействовал армии в боевых действиях против крепости Силистрия.

При взятии крепости Никополь русскими войсками были захвачены стоявшие на мели турецкие броненосные лодки «Шкодра» и «Подгорица». Ускоренный ремонт лодок, получивших названия соответственно «Систово» и «Никополь», был выполнен машинной командой фрегата «Светлана» (экипаж его прибыл из столицы в июле 1877 года). В октябре обе лодки с усиленной на четыре 87-мм орудия артиллерией были уже в полной боевой готовности. 30 ноября 1877 года у села Мечка броненосная лодка «Никополь» под командованием лейтенанта Н. В. Мякинина обстреляла турецкие сухопутные позиции и провела успешный бой с монитором и двумя пароходами противника.

К 10 января 1878 года, когда перемирие приостановило боевые действия, российские морские силы на Дунае включали две броненосные и одну канонерскую лодки, восемь пароходов, три шхуны, пять миноносков, 24 минных катера, две плавучих батареи, а также баржи, железные и деревянные шлюпки. Личный состав всех морских отрядов насчитывал 172 офицера и чиновника, 52 вольнонаемных и 2422 нижних чина. В это время победоносная российская армия уже находилась в Адрианополе — буквально у стен турецкой столицы. Таким образом, задачи моряков на Дунае были успешно выполнены, что сыграло большую роль в общем ходе войны на главном театре военных действий. Из девяти броненосных кораблей, бывших на реке к началу кампании, турецкая флотилия потеряла четыре, два из которых стали трофеями русских. 20 февраля 1878 года Арифипаша увел оставшиеся на Дунае 14 кораблей и судов из Силистрии и Рушука в Константинополь. Обстановка стабилизировалась, и русские моряки занялись тралением — очисткой вод реки от выставленных мин.

⁶⁷ *Jane F. The Imperial Russian Navy.* — London, 1904. — P. 196–198.

Боевые действия на Черном море

Турецкое командование не смогло в полной мере реализовать свое подавляющее превосходство в силах на Черноморском театре. Важнейшими причинами этого были недостаточная для активных операций боеготовность турецкого флота и отсутствие свободных армейских частей, способных к эффективным действиям в десантах. Большое влияние на морские операции оказали также действенные оборонительные меры, предпринятые российским командованием. Опасаясь потерь, турки за всю войну не напали ни на один из укрепленных русских портов, ограничившись «демонстрациями флага». Так, 19 июля 1877 года эскадра в составе броненосных фрегата «Ассари-Тефик» и корветов «Иджалалие» и «Муни-Зафер» появилась в виду Одессы. Средства обороны порта были приведены в полную готовность, а броненосцы «Новгород» и «Вице-адмирал Попов» на случай возможного боя вышли на Одесский рейд. Однако через три часа, не произведя ни одного выстрела, турецкие броненосцы скрылись за горизонтом⁶⁸. Через неделю эскадра из четырех кораблей турок показалась у Севастополя и тоже отступила, не приближаясь на дальность ведения огня.

В то же время, благодаря своему превосходству в силах, турецкий флот безнаказанно проявлял инициативу в нападении на беззащитные берега российского Причерноморья. Вскоре после начала военных действий турецкие броненосцы атаковали пограничный пункт Святого Николая, а потом обстреляли не укрепленные с моря Поти, Гудауты, Очемчиры и Сухум.

Действия парохода «Великий Князь Константин» против турецкого флота

Для ограничения свободы передвижений турецкого флота вице-адмирал Н.А. Аркас мог использовать единственный «минный крейсер» — пароход «Великий Князь Константин». Вспомогательные крейсера «активной обороны» готовились к одиночным крейсерствам на турецких морских коммуникациях, по которым перевозились различные коммерческие грузы, войска и снабжение для армии. Однако Н.А. Аркас, опасаясь возможных потерь

⁶⁸ Залесский Н.А. Круглые суда адмирала Попова // Судостроение. — 1971. — № 12. — С. 52–53.

в рискованных операциях, проявлял осторожность и избегал принятия самостоятельных решений, запрашивая разрешение на выход «Константина» в Санкт-Петербурге. Генерал-адмирал немедленно санкционировал поход по плану С.О. Макарова, высказав главному командиру удивление по поводу его запроса в обстановке, когда война уже была объявлена⁶⁹.

18 апреля 1877 года «Великий Князь Константин» вышел в первое крейсерство, но с ограниченной целью — для уничтожения торговых судов противника. Не обнаружив последних, пароход возвратился в Севастополь. 28 апреля лейтенант С.О. Макаров снова направился в море и, имея неопределенные инструкции, предоставлявшие известную свободу действий, решил атаковать турецкие броненосцы на Батумском рейде. Удачно разминувшись в море с эскадрой из шести броненосцев, «Великий Князь Константин» незадолго до темноты спустил катера на воду в 10 милях от порта. С.О. Макаров на катере «Минер» сам возглавил атаку турецкого сторожевого парохода, направлявшегося малым ходом из Батума в сторону «Великого Князя Константина». Однако буксируемая мина-крылатка, подведенная вплотную к подводной части парохода командиром катера «Чесма» лейтенантом И.М. Зацаренным, не взорвалась. Обстреляв катера из винтовок, турки отступили в гавань. «Минер» и «Наварин» вернулись к «Великому Князю Константину», а «Чесма» и «Синоп» отступили в Потю, где их позднее и застал «Великий Князь Константин», посланный из Севастополя обеспокоенным главным командиром. Потерь на катерах не было.

Подняв «Чесму» и «Синоп» на борт парохода, С.О. Макаров, вопреки строгому предписанию Н.А. Аркаса, решил повторить нападение на турецкую эскадру, сосредоточенную уже на Сухумском рейде. Но этому помешала штормовая погода, и «Великий Князь Константин» вернулся в Севастополь. Неудача батумской атаки объяснялась как новизной и сложностью дела — применения буксируемых мин против движущейся цели, так и недостатками в организации взаимодействия катеров и низкой эффективностью самого оружия. Тем не менее, вице-адмирал Н.А. Аркас посчитал неудачу закономерной, а риск всего предприятия С.О. Макарова неоправданным. В новых инструкциях главного командира операции «Константина» против боевых кораблей были опять ограничены. Для возобновления последних потребовалось

⁶⁹ Семенов В.И. Указ. соч. — С. 58.

очередное вмешательство из Санкт-Петербурга: в предписании Н.А. Аркасу от 13 мая 1877 года управляющий Морским министерством вице-адмирал С.С. Лесовский указал на недопустимость ограничений и разрешил предоставить С.О. Макарову полную свободу действий⁷⁰.

Очередная операция «Константина» — атака турецких броненосцев на Сулинском рейде в ночь на 29 мая 1877 года — отличалась более тщательной подготовкой. Она проводилась по данным разведки парохода «Аргонавт», который в начале мая обнаружил в Сулине 4 турецких броненосца. Фактически к моменту атаки в порту находились броненосцы «Иджалалие», «Фетхи-Буленд», «Мукадем-Хаир» и канонерская лодка. Для защиты от нападения турецкий адмирал Хобарт-паша применил сторожевые шлюпки с натянутыми между ними тросами и боковые заграждения.

Для выполнения операции «Константин» перешел в Одессу, где от контр-адмирала Н.М. Чихачева получил усиление в виде двух миноносков — «№ 1» и «№ 2», которые были взяты на буксир. В 20 ч 00 мин 28 мая С.О. Макаров подошел на 20 миль к острову Змеиный, где были спущены на воду остальные четыре катера: «Чесмой» командовал И.М. Зацаренный, «Синопом» — лейтенант С.П. Писаревский, «Наварином» — лейтенант Ф.Ф. Вишневецкий и «Минером» — мичман П.Ф. Нельсон-Гирст. До половины первого ночи 29 мая «Константин» вел все катера на буксире, и на расстоянии 5 миль от Сулина они были посланы в атаку.

Обнаружив на Сулинском рейде турецкие броненосцы, «Чесма», миноноски «№ 1» и «№ 2», как наиболее быстроходные, вышли вперед и по очереди атаковали «Иджалалие». Лейтенанту И.М. Зацаренному и на этот раз не удалось поразить противника — на винт «Чесмы» намотался проводник сброшенной за борт мины, и машина остановилась. Командиры миноносков «№ 2» — лейтенант В.О. Рождественский, и «№ 1» — лейтенант Л.П. Пущин — под огнем трех кораблей противника сблизились с «Иджалалие» вплотную и взорвали свои мины. Боны спасли турецкий броненосец от гибели: взрывы мин произошли на удалении от борта, но «Иджалалие» получил повреждения⁷¹.

В то же время миноноска «№ 1», налетев на цепной бон, получила пробоину и затонула. Лейтенант Л.П. Пущин и его команда были спасены турками и оказались в плену. Сильный

⁷⁰ С.О. Макаров. Документы. Т. 1. — С. 170.

⁷¹ *Jane F. Op. cit.* — P. 190.

огонь противника помешал атаковать трем тихоходным катерам. Вместе с «Чесмой» и миноноской «№ 2» они без потерь в людях утром благополучно прибыли на randevу с «Константином» и прикрывшим нападение пароходом «Владимир». За эту атаку многие получили награды, В.О. Рождественский, а позднее и Л.П. Пушин стали Георгиевскими кавалерами.

Вице-адмирал Н.А. Аркас на сей раз остался доволен лейтенантом С.О. Макаровым, «который смелыми действиями и разумными распоряжениями вполне оправдал ожидания...»⁷². Несмотря на то что «Иджалалие» не затонул, моральный эффект атаки был очень высок и отрицательно повлиял на активность турецкого флота. Объявив еще 23 апреля 1877 года о блокаде российских черноморских портов, турецкое командование так и не смогло сделать эту блокаду действенной — Хобарт-паша опасался минных атак. Русская каботажная торговля почти не сократилась, а пароходная линия Одесса — Севастополь без помех действовала с 19 мая до конца войны.

Операции крейсеров «активной обороны»

Турецкая же морская торговля, наоборот, оказалась под угрозой нападения русских крейсеров «активной обороны». В июньском крейсерстве у берегов Анатолии «Великий Князь Константин» потопил 4 парусных судна, в том числе одно из них — килевой миной катера «Синоп». Правда, С.О. Макаров вскоре прекратил удачный поход и вернулся в Севастополь: «Полагая, что цель крейсерства — навести панику, прекратить движение, а не истреблять частную собственность». Такой взгляд на крейсерские операции не встретил одобрения Санкт-Петербурга. Генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич выразил неудовольствие и распорядился «поставить на вид» С.О. Макарову за излишнюю самостоятельность.

Успехов на коммуникациях добились и другие суда «активной обороны». Например, «Владимир» под командованием капитана 1 ранга Д.Ф. Юрьева в июне 1877 года между Константинополем и Варной захватил ценный приз — коммерческий бриг «Аслан-Бухри». Одиночные крейсерства сравнительно слабых вспомогательных крейсеров требовали смелости команд и искусства

⁷² С.О. Макаров. Документы. Т. 1. — С. 176.

командиров, рисковавших встречей с бронированными противниками, не уступавшими им в скорости. Так, 7 июля 1877 года «Аргонавт» счастливо оторвался от турецких броненосцев, которые два часа преследовали русский пароход, вступивший с ними в перестрелку при разведки Сулина. 11 июля 1877 года «Веста» под командованием капитан-лейтенанта Н.М. Баранова выдержала тяжелый неравный бой с турецким броненосным корветом «Фетхи-Буленд» (2806 т, 13 уз, четыре 229-мм орудия). Инструкция Н.А. Аркаса командиру «Весты» (1800 т, 12,75 уз, два 107-мм, одно 87-мм орудие, пять 152-мм мортир) предписывала уничтожение военных и коммерческих судов противника, осмотр других подозрительных судов и испытание приборов автоматической стрельбы системы А.П. Давыдова, установленных на пароходе. Экипаж корабля насчитывал 16 офицеров и 118 матросов, в том числе 30 добровольцев. Встреч с броненосцами, как и с другими боевыми кораблями турок, Н.М. Баранову следовало избегать.

Около 8 ч 00 мин утра 11 июля «Веста», находясь в 35 милях от Кюстенджи, обнаружила на горизонте дым. В утренней мгле капитан-лейтенант Н.М. Баранов не сразу распознал грозного противника и пошел на сближение, собираясь атаковать корабль, принятый им за военный транспорт. Броненосец — а это оказался «Фетхи-Буленд» под командованием капитана Шукрибея — встретил «Весту» сильным огнем. Н.М. Баранов ответил залпом носовых орудий, повернул обратно и увеличил ход до 12 уз. Но противник не отставал, и «Веста» была вынуждена вести пятичасовой неравный бой. Поначалу ее командир стремился удерживать «Фетхи-Буленд» на кормовых курсовых углах, чтобы не позволить туркам использовать всю мощь бортового огня. Дистанция иногда сокращалась до 3,5–4 кабельтовых, и русские моряки отстреливались даже из винтовок.

Разрывы снарядов броненосца нанесли «Весте» серьезные повреждения: две мортиры вышли из строя, проводники аппаратов Давыдова и штуртросы руля оказались перебитыми, а над кюйт-камерой начался пожар. Несмотря на потери, русские моряки храбро сражались и боролись за живучесть. Заменив раненых офицеров, лейтенант З.П. Рожественский распорядился у кормовых орудий. Меткий огонь «Весты» причинил «Фетхи-Буленду» ряд повреждений. Офицеры парохода готовы были, в крайнем случае, отбиваться кормовыми шестовыми минами или даже свалиться на бордаж.

Согласно донесениям о бое, меткий выстрел из 152-мм мортиры «Весты» поразил каземат броненосца (по другим сведениям, трубу) вывел из строя одно орудие и вызвал пожар. Поврежденный «Фетхи-Буленд», получивший уже несколько попаданий, замедлил ход и, отказавшись от погони, вскоре повернул обратно. «Веста», потеряв 33 человека экипажа, из которых 12 погибли, благополучно достигла Севастополя. Современники не без оснований сравнивали бой «Весты» с подвигом знаменитого «Меркурия». Вице-адмирал Н.А. Аркас докладывал по поводу боя управляющему Морским министерством: «Честь русского имени и честь нашего флага поддержана вполне». Экипаж парохода получил заслуженные награды, командир, старший лейтенант В.П. Перелешин и лейтенант З.П. Рожественский, помимо чинов «за отличие», были награждены орденами Св. Георгия 4-й степени.

19 июля 1877 года на смену «Весте» из Севастополя вышли в крейсерство «Великий Князь Константин» и «Эльборус». Первый из них в районе Босфора уничтожил 5 парусников водоизмещением от 14 до 190 т, а во второй в открытом море сжег шхуну с грузом палубных досок.

В августе «Великий Князь Константин», «Веста» и «Владимир» отличились при оказании содействия армейскому Сочинскому отряду полковника Б.М. Шелковникова, который действовал вдоль побережья Кавказа под угрозой обстрела турками с моря. Лейтенант С.О. Макаров на 2,5 часа отвлек от берега крупный броненосец «Османие» (6400 т), который бросился в погоню за русским пароходом. «Веста» и «Владимир» в непосредственной близости от эскадры Хобарта-паши смогли эвакуировать из Гагр около 100 больных и раненых, стрелковый батальон и штаб самого Б.М. Шелковникова.

Наибольший успех крейсерами «активной обороны» был достигнут 13 декабря 1877 года, когда самый сильный из них — «Россия» — под командованием капитана 2 ранга Н.М. Баранова захватил турецкий вооруженный транспорт «Мерсина». На борту «Мерсины», приведенной в Севастополь, находился батальон турецких войск с новобранцами, всего около 800 солдат и офицеров противника. В числе трофеев была и важная военная переписка. Успех «России» явился достойным вкладом моряков в победу над противником, одержанную, главным образом, благодаря успехам сухопутной армии. К этому времени российская армия

нанесла турецким войскам несколько тяжелых поражений как на Кавказском, так и на Балканском театрах военных действий. 28 ноября после длительной осады капитулировал турецкий гарнизон крепости Плевна, в плен попали 43 338 солдат и офицеров противника. Освободившиеся под Плевной главные силы армии вскоре приступили к форсированию Балканского хребта и к наступлению на Константинополь.

Атаки Макаровым турецких кораблей. Первое успешное применение торпед

Реальной военной силой Османской империи оставался лишь флот, а русское командование в борьбе с последним на Черном море могло надеяться только на минные катера парохода «Великий Князь Константин». Это хорошо понимал С.О. Макаров, который еще в июне 1877 года предложил вооружить катера более эффективным оружием — самодвижущимися минами Уайтхеда. Вице-адмирал Н.А. Аркас отказал в выдаче самодвижущихся мин, указывая на их высокую стоимость и малое количество в Севастополе, где мины предназначались на случай прорыва «неприятеля во внутрь бухты», и, наконец, на сложность нового оружия и невозможность его освоения на «Константине» из-за отсутствия специалистов. С.О. Макаров был вынужден «через голову» прямых начальников обратиться в Санкт-Петербург, к контр-адмиралу К.П. Пилкину. Но драгоценные недели были потеряны, и очередную атаку турецкой эскадры на Сухумском рейде в ночь с 11 на 12 августа 1877 года пришлось выполнять ненадежными буксируемыми минами.

Для атаки лейтенант С.О. Макаров назначил время ожидаемого полного лунного затмения (01 ч 45 мин), когда правверные мусульмане должны были принимать «самое деятельное участие в борьбе с шайтаном, стремящимся потушить Луну»⁷³. Ясная штилевая погода облегчала задачу лейтенанту И.М. Зацаренному, который на «Чесме» возглавил отряд из четырех катеров, спущенных на воду с парохода в 6 милях от Сухумского рейда. В назначенный час катера пошли в атаку. Цель ее — броненосный корвет «Ассари-Шефкет» (2080 т) — хорошо подсвечивалась с берега огнями пожаров и костров. Турки били в барабаны, стреляли в воздух

⁷³ Семенов В.И. Указ. соч. — С. 77.

из ружей и пистолетов, не замечая приближения противника. «Синоп», «Минер» и «Наварин» подвели и взорвали свои мины.

Турецкие моряки, опомнившись, открыли огонь и попытались взять русские катера на абордаж, но последние благополучно отошли к «Константину». Наиболее удачный взрыв произвел лейтенант С.П. Писаревский («Синоп»), но эффекта этого взрыва оказалось недостаточно для уничтожения броненосца. «Ассари-Шефкет» получил повреждения и, по наблюдениям с берега, даже сел на грунт. Тем не менее, туркам за три дня удалось привести корабль в состояние, годное для буксировки в Батум. 20 августа 1877 года «Ассари-Шефкет» ушел на ремонт в Константинополь. Очевидной причиной неполного успеха были неудовлетворительные качества буксируемых мин-крылаток, применять которые впредь вице-адмирал Н.А. Аркас категорически запретил.

С.О. Макаров, И.М. Зацаренный и С.П. Писаревский за эту атаку были отмечены высшими боевыми наградами — орденами Св. Георгия 4-й степени. Моральное воздействие «Сухумского дела» на противника было значительным, на несколько недель Черное море было «очищено от неприятельского флота». Вице-адмирал С.С. Лесовский по докладу К.П. Пилкина распорядился выделить С.О. Макарову две мины Уайтхеда, и деятельный командир «Константина», произведенный за отличия в капитан-лейтенанты, занялся вооружением этими минами «Чесмы» и «Синопа».

Первая торпедная атака состоялась в ночь с 15 на 16 декабря 1877 года на Батумском рейде, где под охраной дозора находились 7 турецких кораблей с погашенными огнями и заведенными бо-нами. Скрытно приблизившись к рейду, «Константин» спустил на воду 4 катера. Из них «Чесма» и «Синоп» были вооружены минами Уайтхеда: у первого из них мина помещалась под килем в деревянном футляре, у второго на специальном плотике. «Чесма» и «Синоп» выпустили мины⁷⁴ с дистанции около 100 м в броненосец типа «Махмудие» (6400 т) под контр-адмиральским флагом. Атака оказалась неудачной. Одна мина выскочила на берег, а другая взорвалась либо в цепях бонов, либо на грунте, не причинив броненосцу вреда. Первый опыт показал С.О. Макарову необходимость точного расчета и максимального сближения

⁷⁴ Впервые торпедное оружие в бою было применено в мае 1877 г. англичанами, когда крейсер «Шах» выпустил мину Уайтхеда по перуанскому монитору «Хуаскар», при этом мина не достигла цели.

с целью для обеспечения успешной стрельбы минами. Сложной представлялась и проблема преодоления противоторпедных заграждений.

После этой атаки турецкий флот, стремясь хотя бы частично компенсировать тяжелое впечатление от поражений султанской армии, вновь проявил активность. В конце декабря 1877 — начале января 1878 года эскадра Монторп-бея, англичанина на турецкой службе, подвергла бомбардировке незащищенные пункты российского побережья. 30 декабря турецкие броненосцы выпустили 135 снарядов по Евпатории, 1 января — 152 снаряда по Феодосии, а 2 января обстреляли Анапу.

Как только Монторп-бей увел эскадру в Батум, из Севастополя на коммуникации противника вышли «Россия», «Владимир» и «Веста». Для отвлечения внимания турок «Великий Князь Константин» направился к Батуму. На этот раз капитан 2 ранга (произведен 9 января 1878 года за отличие) С.О. Макаров послал в атаку только «Чесму» и «Синоп», вооруженные минами Уайтхеда. В 23 ч 20 мин 13 января 1878 года катера отвалили от борта «Константина», застопорившего ход в 4—5 милях от Батумского рейда. Их вел лейтенант И.М. Зацаренный на «Чесме», «Синопом» командовал лейтенант О.И. Щешинский.

В тумане катерам потребовалось более двух часов, чтобы отыскать противника, зато они скрытно подошли к Батуму. На рейде оказалось 7 кораблей, хорошо освещенных светом взошедшей Луны и блеском снежных гор. В ближнем дозоре у маяка под парами держался вооруженный пароход (канонерская лодка) «Интибах». Он и стал объектом атаки, произведенной по команде И.М. Зацаренного с дистанции 60—80 м. «Чесма» и «Синоп», не будучи обнаруженными противником, выпустили две мины, которые одновременно взорвались в середине правого борта ближе к грот-мачте парохода. «Интибах» затонул через 1—2 минуты с большей частью экипажа. Русские офицеры пытались спасти турецких моряков, но этому помешали плавающие обломки, а потом огонь береговой батареи и приближение судна со стороны рейда. И.М. Зацаренный и О.И. Щешинский благополучно вернулись к «Константину», который в 3 ч 15 мин уже поднял катера и направился в море.

Первая в истории успешная торпедная атака не только увенчала успехом настойчивость С.О. Макарова и достойно завершила боевые действия на море, но и оказала большое влияние

на дальнейшее развитие всех флотов. Российский флот пожинал плоды упорной работы мирного времени. Залогом успеха явились хорошее знание минного оружия, умелое его применение и несомненная храбрость офицеров. «Что касается лейтенанта Зацаренного, — докладывал С.О. Макаров, — то из него выработался настоящий тип боевого катерного минера, который с замечательным спокойствием хозяйничает на неприятельских рейдах. Лейтенант Щешинский старается во всех отношениях не отстать от своего боевого товарища»⁷⁵.

Надо отдать должное и Н.А. Аркасу, который в 1876 году выразил доверие сравнительно молодому офицеру, назначив его командиром «Константина», оказавшегося самым эффективным кораблем флота и единственным, способным бросить достойный вызов противнику на море. В январе 1878 года главный командир искренне поздравил С.О. Макарова с успехом. Участники смелых походов «минного крейсера» — и офицеры, и матросы — получили высокие награды.

Всего же за время войны только ордена Святого Георгия 4-й степени были удостоены 19 моряков, а один — капитан 1 ранга М.Д. Новиков — отмечен орденом 3-й степени, более 400 волонтеров и нижних чинов флота наградили знаками отличия Военного ордена.

19 февраля 1878 года в Сан-Стефано между Россией и Турцией был подписан мирный договор. Согласно договору Османская империя признавала независимость Сербии, Румынии, Болгарии. России возвращалась южная часть Бессарабии и передавались крепости Карс, Ардаган, Батум и Баязет.

Угроза военного столкновения с Великобританией и Берлинский конгресс 1878 года

Успехи российского оружия в войне с Турцией уже в конце 1877 года вызвали недовольство британского правительства, которое готовилось использовать для оказания давления на Россию военную силу и в первую очередь — Средиземноморскую эскадру адмирала Д. Хорнби. Российско-британские отношения особенно обострились в начале 1878 года, когда российская армия вышла на ближние подступы к Константинополю. В феврале Д. Хорнби

⁷⁵ С.О. Макаров. Документы. — С. 230.

с эскадрой по приказу из Лондона прошел Дарданеллы и встал на якорь у Принцевых островов. Великобритания, учитывая также враждебную по отношению к России политику Австрии, недовольной усилением русского влияния на Балканах, начала военные приготовления и вскоре потребовала пересмотра условий Сан-Стефанского договора и вывода российских войск из района Константинополя.

Угроза войны с Великобританией в первую очередь означала возможность вторжения в Черное и Балтийское моря превосходящих сил британского флота, поэтому с одобрения генерал-адмирала вице-адмиралом С.С. Лесовским были приняты экстренные меры по подготовке к отражению сильного морского противника. При этом рассматривались многие инициативные неординарные предложения, например, об уступке России турецкого броненосного флота (оказавшиеся нереальными) или о минной атаке катерами эскадры Д. Хорнби сразу после разрыва с Великобританией, которую брался осуществить капитан 2 ранга С.О. Макаров.

В действительности было решено выдвинуть передовой рубеж обороны Черного моря в Босфор, где предполагалось выставить минное заграждение, прикрыв его огнем береговых батарей. Защищать эту минно-артиллерийскую позицию собирались всеми наличными корабельными силами, в том числе обоими круглыми броненосцами «поповками» и минными катерами. Для руководства заграждением Босфора в Сан-Стефано уже 14 февраля 1878 года прибыл вице-адмирал А.А. Попов. К апрелю он и его помощники — капитан 2 ранга В.П. Верховской, а потом — капитан 2 ранга И.М. Диков — подготовили два парохода-заградителя, 240 сфероконических и 80 гальванических мин. Часть мин пришлось взять из черноморских и балтийских оборонительных заграждений. Готовились и к минированию подходов к румынским и болгарским портам.

Развертывание Балтийского флота для обороны Финского залива — морских подступов к Санкт-Петербургу — было определено на совместных совещаниях флагманов и армейских генералов, состоявшихся в марте 1878 года. Главные силы оборонительного флота — мониторы, лодки и башенные фрегаты во главе с кораблем «Петр Великий» — были сосредоточены в Кронштадте, который прикрывался двумя линиями минных заграждений. Создание фланговой угрозы противнику обеспечивалось выдвижением в Свеаборг эскадры адмирала Г.И. Бутакова в составе фрегатов

«Петропавловск», «Севастополь», «Князь Пожарский» и «Светлана». Этот же флагман объединял руководством всю морскую и береговую оборону Свеаборга. Строившиеся миноноски (их было заказано 100 единиц) по мере готовности предполагалось развернуть отдельными группами в Кронштадте, Свеаборге, Роченсальме, Бьеркэ и Нарве. С открытием навигации в Финском заливе весной 1878 года Балтийский флот вступил в кампанию, а на фортах Кронштадта и Свеаборга велись экстренные работы по усилению береговой артиллерии.

Морское ведомство приняло меры и по отвлечению части сил британского флота от Черноморского и Балтийского театров. С этой целью была задумана и осуществлена вторая Американская экспедиция. В отличие от экспедиции 1863–1864 годов, руководители морского ведомства решили не посылать крейсера из своих портов, а приобрести и оборудовать их на месте — в США, с помощью американских судостроительных компаний.

30 марта 1878 года — на пятый день после получения приказа — экипажи будущих крейсеров, в количестве 66 офицеров и 606 нижних чинов, выступили по льду из Кронштадта в Ораниенбаум. Прибыв в Балтийский порт (Палдиски) по железной дороге, моряки погрузились там на зафрахтованный германский пароход «Цимбрия». 6 апреля они достигли берегов Америки, где всю экспедицию возглавил капитан-лейтенант Л. П. Семечкин. Весть о покупке русскими трех пароходов, предназначенных для крейсерства на английских торговых путях, и о заказе четвертого крейсера — «Забияка», призванного «расстроить рыбные промыслы» у Ньюфаундленда и «задерживать доставку хлопка из США в Великобританию», была быстро разнесена американскими газетами и произвела соответствующее впечатление в Лондоне.

Наконец, для экстренного усиления крейсерского флота российское правительство воспользовалось взрывом народного патриотизма, вызванного справедливыми целями войны на Балканах и британскими угрозами. По инициативе Общества для содействия русскому торговому мореходству Александр II разрешил сбор пожертвований на создание «народного Добровольного флота»⁷⁶, который в мирное время был призван заниматься коммерческими перевозками, а в военное — представлять

⁷⁶ *Поггенполь М. Ю.* Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время 25-летнего его существования. — СПб., 1903. — С. 3.

свои пароходы для использования в качестве вспомогательных крейсеров-рейдеров. 11 апреля 1878 года был учрежден и Комитет по устройству Добровольного флота, военно-морское отделение комитета возглавил адмирал К.Н. Посьет. Сумма поступивших пожертвований вскоре превысила 2 млн руб., при этом более 500 руб. каждый внесли всего 42 человека, а основная часть средств была собрана среди тех, кто жил на жалование или скудную заработную плату. К 16 июня три парохода, приобретенные Комитетом у Гамбургско-Американского пароходного общества (Германия) в соответствии с заданиями военно-морского отделения, уже прибыли в Кронштадт, где через месяц поступили в состав Балтийского флота.

Первые пароходы Добровольного флота получили названия «Россия», «Москва» и «Петербург». Для их вооружения так же, как и для вооружения купленных в США «Азии», «Европы», «Африки» и «Забияки», пришлось срочным порядком закупать у фирмы Круппа 49 стальных нарезных орудий и 2 мортиры с принадлежностями на сумму 869 167 руб.⁷⁷

Несмотря на значительный размах военных приготовлений российского флота, все проводимые мероприятия, включая и экстренную постройку огромного минного флота, носили во многом импровизированный характер и оказались запоздалыми. Действительно, политическая обстановка — дипломатическая борьба по поводу Сан-Стефанского договора — требовала от флота полной готовности к апрелю-маю 1878 года. Между тем, крейсера Добровольного флота были готовы только в июле, когда британский флот мог заблокировать их в Финском заливе, а «Азия», «Европа» и «Африка» подняли Андреевские флаги в декабре 1878 года. Миноноски были окончены также к концу этого года, при этом большинство из них не получили современного вооружения — мин Уайтхеда. Само сооружение минного флота оказалось в зависимости от английских заводчиков Торникрофта и Ярроу, и две лучших миноноски (водоизмещение 33 т, скорость 18 уз), заказанные на добровольные пожертвования, были перекуплены британским Адмиралтейством, запретившим этим кораблям покидать берега Темзы.

Наиболее же слабым оказался российский флот именно в решающем пункте — в районе Босфора, где он мог противопоставить эскадре Д. Хорнби только «поповки», безбронные крейсера

⁷⁷ Отчет по Морскому ведомству за 1877–1878 гг. — СПб., 1881. — С. 46.

«активной обороны» и несколько разнотипных минных катеров. Относительная слабость флота явилась одной из причин нерешительности и отказа российского верховного командования от вступления в Константинополь, что предусматривалось ранее планом войны. Совокупность всех неблагоприятных обстоятельств, осложненных позицией австрийского и германского правительств, вынудила Россию вывести вопросы послевоенного урегулирования на решение международного конгресса. Конгресс состоялся в Берлине в июне 1878 года под председательством канцлера Германской империи О. Бисмарка, Россию представляли канцлер А.М. Горчаков и посол в Лондоне П.А. Шувалов. Берлинский конгресс, несмотря на усилия российских дипломатов, несколько изменил условия Сан-Стефанского договора: крепость Баязет подлежала возвращению Турции, а территория свободной Болгарии сокращалась почти в два раза. Таким образом, отсутствие у России полноценного флота на Черном море оказало отрицательное влияние на окончательный исход войны, несмотря на победоносное завершение кампании армией.

После Берлинского конгресса обстановка в районе проливов стабилизировалась, 7 августа 1878 года Александр II санкционировал разоружение приморской обороны, а осенью этого года Черноморский флот уже выполнял перевозку российских войск на Родину.

Глава 5

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ В БОЯХ С «ГЕБЕНОМ». 1914–1915 ГОДЫ

Борьба российского Черноморского флота с германским линейным крейсером «Гебен», богатая яркими эпизодами и драматическими обстоятельствами, красной нитью проходит через все события морской войны на Черном море в 1914–1917 годах. Средиземноморская дивизия германского флота в составе линейного крейсера «Гебен» и легкого крейсера «Бреслау», счастливо избежав недостаточно решительного преследования англичан, 28 июля 1914 года вошла в пролив Дарданеллы и вскоре прибыла в Константинополь. Командовал этой дивизией контр-адмирал Вильгельм Сушон, один из самых способных и энергичных флагманов Первой мировой войны. После фиктивной покупки кораблей правительством Османской империи «Гебен» и «Бреслау» 3 августа 1914 года подняли турецкие флаги и превратились соответственно в «Султан Селим Явуз» («Султан Селим Грозный» — немцы воспроизводили наименование корабля как «Jawus Sultan Selim» — по смыслу то же самое — *Авт.*) и «Мидилли». Сушон был назначен командующим турецким флотом.

Эти обстоятельства в конечном итоге способствовали вступлению Турции в войну на стороне Германии и изменили соотношение сил на Черном море, которое характеризовалось значительным превосходством российского флота.

К началу боевых действий (16 октября 1914 года) Черноморский флот насчитывал семь линейных кораблей-додредноутов (из них два — «Синоп» и «Георгий Победоносец» — ограниченного боевого значения), два бронепалубных крейсера («Кагул» и «Память Меркурия»), яхту «Алмаз», 17 эскадренных миноносцев, 13 миноносцев, четыре подводные лодки, а также канонерские лодки, минные заградители, посыльные суда и транспорты. Среди

них только четыре эскадренных миноносца типа «Дерзкий» являлись вполне современными и удачными кораблями.

Турецкий флот состоял из трех линейных кораблей (в том числе совершенно устаревший и слабый «Мессудие»), двух малых бронепалубных крейсеров, двух минных крейсеров, восьми эскадренных миноносцев и 10 миноносцев, не считая канонерских лодок, малых и старых судов. Из этих кораблей только четыре эскадренных миноносца типа «Муавенет-и-Миллет» являлись сравнительно современными, но довольно слабыми боевыми единицами.

Пополнение турецкого флота германскими кораблями придавало ему новое качество: линейный корабль «Гебен» по размерениям, скорости хода, вооружению и бронированию значительно превосходил любой русский линейный корабль. Его боевая мощь примерно соответствовала суммарной силе трех лучших черноморских линейных кораблей, 10-узловой перевес в скорости позволял немцам выбирать время и место боя, а в нем самом командовать дистанцией. «Гебен» представлял также смертельную угрозу русским крейсерам и большинству эскадренных миноносцев, которые из-за недостаточной скорости могли быть быстро уничтожены при удалении от своих линейных кораблей для разведки или торпедной атаки. Сравнительно слабый (двенадцать 105-мм орудий) «Бреслау» благодаря 27-узловому ходу являлся прекрасным дополнением к «Гебену» и пользовался полной свободой передвижения даже в условиях соприкосновения со всем Черноморским флотом, лишенным возможности разделить свои силы.

Несмотря на формальную передачу туркам и назначение вторых — турецких — командиров, «Гебен» и «Бреслау» полностью сохранили свои хорошо подготовленные экипажи, возглавляемые немецкими офицерами. Качественное превосходство этих кораблей над прочим составом турецкого флота делало их совершенно уникальным фактором в боевых действиях на море. Самых опасных своих противников черноморцы метко окрестили «дядей» и «племянником».

Как известно, война на Черноморском театре началась в ночь на 16 октября 1914 года внезапным нападением германо-турецкого флота на русские базы. Коварный В. Сушон направил «дядю» к Севастополю, где тот обстрелял старую Константиновскую батарею, внутренний рейд и портовые сооружения. «Гебен» без особого результата выпустил сорок семь 280-мм и двенадцать

150-мм снарядов, маневрируя на минах русского крепостного заграждения, которое ввели в действие (включили цепь) с опозданием. В результате ответного огня береговых батарей и линейного корабля «Георгий Победоносец» германский крейсер получил три попадания крупными снарядами. После этого «Гебен» благоразумно поспешил удалиться.

На обратном пути он потопил возвращавшийся в Севастополь минный заградитель «Прут». Начальник дозорного дивизиона эскадренных миноносцев капитан 1 ранга князь В.В. Трубецкой с тремя своими довольно слабыми (400 т, 25 уз, два 75-мм орудия, два минных аппарата) кораблями предпринял смелую попытку атаковать грозного противника. На дистанции 45–50 кабельтовых «Гебен» добился накрытия флагманского эскадренного миноносца «Лейтенант Пущин», на котором 150-мм снаряд разбил привод штурвала и вызвал пожар. Трубецкому пришлось отвернуть, отказавшись от атаки линейного крейсера, который 18 октября вернулся в Босфор.

Запоздалый выход в море главных сил Черноморского флота, предпринятый его командующим А.А. Эбергардтом, естественно, окончился безрезультатно: быстроходный противник не стал дожидаться возмездия.

После поиска «Гебена» флот возвратился в Севастополь 19 ноября — на следующий день после официального объявления Россией войны Турции. Очередной его поход состоялся в период с 22 по 25 октября с целью обстрела угольного порта Зунгулдак и минирования подходов к Босфору. Во время бомбардировки русскими берега «Гебен» находился в море, направляясь в сопровождении турецкого минного крейсера «Берк» к Севастополю. Демонстрацией в районе Ялта — Севастополь Сушон надеялся отвлечь внимание противника от транспортов, перевозивших войска из Босфора в Трапезунд. Замысел новоявленного командующего турецким флотом, мягко говоря, не удался. Транспорты с войсками были обнаружены крейсером «Память Меркурия» и потоплены артиллерийским огнем русских кораблей. Получив по радио донесение об обстреле Зунгулдака, Сушон повернул к турецким берегам, вначале собравшись «заставить противника принять бой и прежде всего, чтобы воспрепятствовать ему незаметно под берегом прорваться на W»⁷⁸. Вскоре на «Гебен»

⁷⁸ Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг.: Пер. с нем. — М.: Воениздат, 1934. — С. 63.

поступило сообщение о силах неприятеля, которые оценивались в шесть линейных кораблей и 13 эскадренных миноносцев. После этого боевой пыл германского адмирала несколько угас, и Сушон призадумался о трудностях обнаружения русских и о возможностях соединения «Гебена» со старыми линкорами «Торгут-Рейс» и «Хайреддин Барбаросса», посланными для защиты Босфора. Так или иначе, прекратив поиски противника, «Гебен» вскоре после полудня 25 октября вошел в Босфор. Почти одновременно с ним эскадра адмирала А.А. Эбергардта вернулась в Севастополь.

2 ноября Черноморский флот снова почти в полном составе вышел в поход для действий на морских коммуникациях у берегов Анатолии. На этот раз обстреляли Трапезунд, а минные заградители «Константин» и «Ксения» поставили мины у турецкого побережья. Получив известия об этом, Сушон решил перехватить противника на обратном пути в Севастополь и при благоприятной обстановке «атаковать его по частям». Днем 4 ноября «Гебен» (флаг контр-адмирала В. Сушона, германский командир — капитан цур зее Р. Аккерман) и «Бреслау» (фрегаттен-капитан Кеттнер) вышли из Босфора и направились к берегам Крыма.

В тот же день А.А. Эбергардт, возвращавшийся с флотом в Севастополь, получил по радио уведомление от Морского генерального штаба о том, что «Гебен» находится в море⁷⁹. Недостаток угля не позволил командующему Черноморским флотом предпринять поиски противника, и Эбергардт, приказав усилить бдительность, продолжил путь, который вел к встрече с германскими крейсерами.

Утром 5 ноября на подходах к крымским берегам стояла тихая погода, легкий туман ограничивал видимость 30–40 кабельтовыми, особенно плохим горизонт был в норд-вестовой четверти — как раз в направлении Севастополя. Эбергардт держал флот в походном порядке. В 3,5 милях впереди главных сил располагалась завеса крейсеров: в центре — «Алмаз», справа — «Память Меркурия» под флагом контр-адмирала А.Е. Покровского, слева — «Кагул». Кильватерную колонну линейных кораблей составляли «Евстафий» (флаг командующего флотом, командир — капитан 1 ранга В.И. Галанин), «Иоанн Златоуст» (капитан 1 ранга Ф.А. Винтер), «Пантелеймон» (флаг начальника

⁷⁹ *Петров М.А.* Два боя (Черноморского флота с л. кр. «Гебен» 5.IX.1914 г. и крейсеров Балт. флота у о. Готланд 19.V. 1915 г.). — Л.: РИО МС РККФ, 1926. — С. 16.

дивизии линейных кораблей вице-адмирала П.И. Новицкого, капитан 1 ранга М.И. Каськов), «Три Святителя» (флаг начальника 2-й бригады линейных кораблей контр-адмирала Н.С. Путьятина, капитан 1 ранга В.К. Лукин) и «Ростислав» (капитан 1 ранга К.А. Порембский). Позади линейных кораблей в двух кильватерных колоннах шли 13 эскадренных миноносцев — три новых типа «Дерзкий» и 10 «угольных». Эскадренные миноносцы вел начальник Минной бригады капитан 1 ранга М.П. Саблин, державший брейд-вымпел на «Гневном» — головном корабле правой колонны.

Походный порядок Черноморского флота не в полной мере соответствовал обстановке: сравнительно тихоходные крейсеры (подобную завесу крейсеров Гранд-Флита англичане применяют в Ютландском сражении в 1916 году) были подставлены под внезапный удар противника, а лучшие эскадренные миноносцы не могли быстро выйти в торпедную атаку.

Соотношение главных сил в целом складывалось в пользу русских, имевших пять линейных кораблей против одного «Гебена» (см. таблицу). 305-мм орудия русских кораблей стреляли снарядами массой 332 кг (фугасные) и 380 кг (бронебойные), 280-мм орудия «Гебена» — снарядами массой 300 кг. Бортовой залп черноморской дивизии линкоров усиливали также 35 орудий среднего калибра (152 и 203 мм), а германского крейсера — всего шесть 150-мм пушек.

Однако «Гебен», более крупный, современный и лучше защищенный (толщина брони главного пояса 270 мм против 229 мм на линкорах типа «Евстафий»), превосходил русские корабли также в скорости стрельбы. При этом, учитывая фактор времени — скоротечность артиллерийского боя, боевую мощь сравнительно устаревших «Трех Святителей» и «Ростислава» можно было и вовсе не принимать в расчет.

Именно так и рассуждало русское командование, которое еще до войны отработывало особую организацию стрельбы 1-й бригады — «Евстафия», «Иоанна Златоуста» и «Пантелеймона» — на случай ее встречи с дредноутами. Управление огнем при стрельбе по одной цели осуществлялось централизованно со среднего корабля в строю («Иоанна Златоуста»). Команды передавались особым кодом по радио с помощью особых антенн, выстреливаемых на специальных бамбучинах по бортам. На учебных бригадных стрельбах обычно достигали вполне удовлетворительных резуль-

татов, причем получались одновременные шестиорудийные залпы всех трех кораблей — по одному выстрелу из каждой башни.

Для бригады линейных кораблей предпочтительным был бой в условиях хорошей видимости и на дистанциях 80—100 кабельтовых. Сами черноморцы считали, что им «выгодно подбить «Гебен» на больших дистанциях, где немцы не умеют стрелять вовсе»⁸⁰. В тумане трудности централизованного управления огнем и прочие случайности неизбежны, а каждый удачный выстрел «Гебена» имел бы серьезные последствия для русских кораблей, спроектированных на 10 лет ранее. Зато и германскому крейсеру грозила внезапная встреча с эскадренными миноносцами. Действительность же, как это обычно бывает, опровергла самые строгие предположения и расчеты.

Около 11 ч 40 мин, находясь в 45 милях от мыса Херсонес — почти напротив мыса Сарыч, «Алмаз» сигнализировал прожектором на «Евстафий» о том, что наблюдает «большой дым». Несколько ранее германские крейсера, нарушив из-за тумана условленное радиомолчание, вышли в эфир для согласования своих действий, и их переговоры прослушивались радистами русских кораблей. Спустя несколько минут «Алмаз» обнаружили с «Бреслау», и «Гебен», развив полный ход, повернул прямо на противника.

Адмирал Эбергардт также распорядился увеличить ход до 14 уз, приказав своим кораблям уменьшить интервалы и подтянуться. С мостика «Евстафия» справа по курсу в 80—90 кабельтовых заметили дым. По докладу старшего артиллериста лейтенанта А.М. Невинского командир флагманского корабля капитан 1 ранга В.И. Галанин предложил адмиралу перевести главные силы в строй фронта, чтобы при появлении неприятеля быстрее построить боевой порядок на выгодном курсовом угле. Но А.А. Эбергардт посчитал, что маневрировать еще рано, и только спустя несколько минут, после повторного напоминания, приказал повернуть последовательно на восемь румбов влево.

В это время русские крейсера поспешно занимали предназначенные им места: «Кагул» — в голове строя, «Память Меркурия» — в хвосте, а «Алмаз» уходил за линию главных сил. Эскадренные миноносцы устремились вперед — на левый траверз линейных кораблей.

Как только «Евстафий» лег на новый курс, справа в тумане показался силуэт «Гебена». После поворота «Иоанна Златоуста»

⁸⁰ РГАВМФ Ф. р-29. Оп. 1. Д. 191. Л. 3.

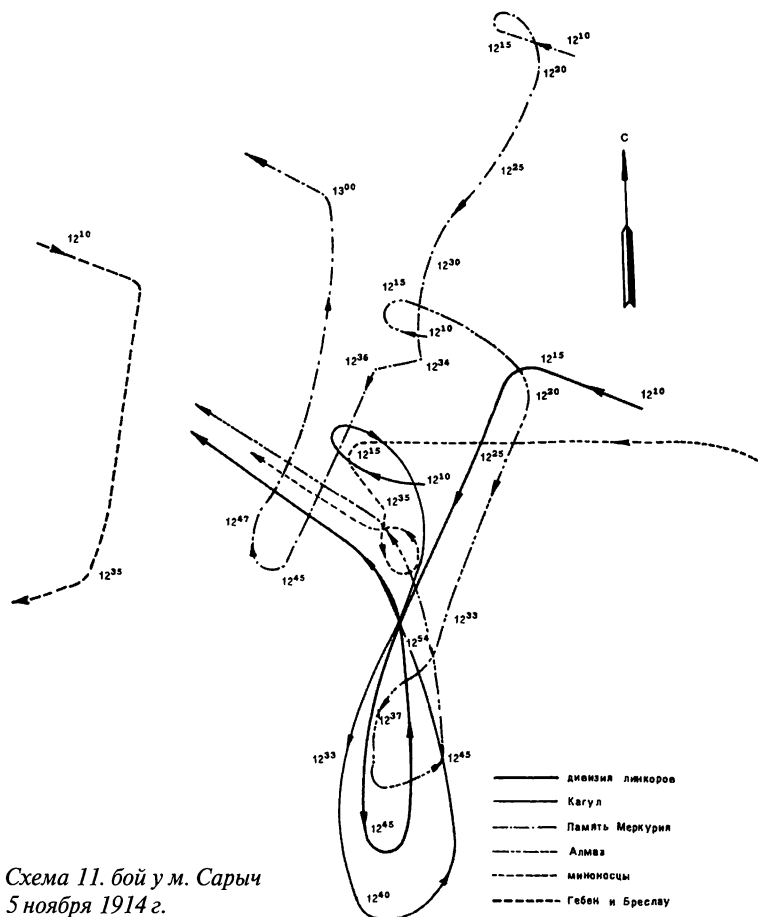


Схема 11. бой у м. Сарыч
5 ноября 1914 г.

командующий флотом приказал поднять сигнал об открытии огня. Однако стелящийся туман и дым из труб «Евстафия» помешали точно определить дистанцию на «Иоанне Златоусте». Управляющий огнем бригады старший артиллерист лейтенант В.М. Смирнов передал в эфир: «прицел 60», хотя дистанция была минимум в полтора раза меньше. Тем временем на «Евстафии» ее определили верно (38,5 кабельтовых) и с разрешения А.А. Эбергардта открыли стрельбу, нарушив тем самым, казалось бы, так

хорошо отработанную схему централизованного управления артиллерийским огнем.

Напрасно флагманский артиллерист флота старший лейтенант Д.Б. Колечицкий по семафору пытался перевести управление на «Евстафии». «Иоанн Златоуст» продолжал стрелять самостоятельно, почти наугад, с неверной установкой прицела. Не лучше обстояло дело на других кораблях. «Пантелеймон» из-за дыма и мглы вообще ничего не видел и огня главным калибром не открывал. «Три Святителя» стрелял по неверным установкам «Иоанна Златоуста», а командир отставшего «Ростислава» капитан I ранга К.А. Порембский «согласно общей директиве о бое и плохой видимости»⁸¹, не открывая огня по «Гебену», обстрелял «Бреслау». Таким образом, бой с «Гебеном» фактически вел один «Евстафий».

Вскоре после своего поворота на восемь румбов русские линейные корабли обнаружили с мостика «Гебена». Адмирал Сушон немедленно приказал ворочать вправо — почти на параллельный курс противнику. Через несколько секунд после первого залпа «Евстафия» (12 ч 24 мин) старший артиллерист «Гебена» корветтен-капитан Книснель с дистанции 38–39 кабельтовых открыл ответный огонь, сосредоточив его на головном линейном корабле русских.

Артиллеристы «Евстафия» и «Гебена» оказались достойными друг друга противниками. Первый же двухорудийный залп русского флагманского корабля дал попадание в третий 150-мм каземат левого борта «Гебена». Снаряд, пробив броню, вызвал пожар зарядов. Погибло 12 человек прислуги, некоторые получили тяжелые отравления газами и позднее скончались.

Первый пятиорудийный залп «Гебена» лег перелетом 2–3 кабельтова с большим разбросом по целику⁸². Снаряд из второго залпа пробил среднюю дымовую трубу «Евстафия» и вывел из строя радиоантенну. Третий и четвертый залпы дали два попадания. Одно из них пришлось в середину 152-мм батареи — снаряд пробил 127-мм броню, вызвал большие разрушения и пожар патронов. Другой снаряд пробил две 152-мм броневые плиты в передней части батареи (правый носовой каземат), повредив 152-мм орудие. Погибли пять офицеров — лейтенант Евгений Мязговский, мичманы Сергей Григоренко, Николай Гнилосыров,

⁸¹ РГАВМФ Ф. 609. Оп. 1. Д. 491. Л. 57–58.

⁸² Там же. Л. 292–293.

Николай Семенов и Николай Эйлер (один из них умер от ран) и 29 унтер-офицеров и матросов, 24 нижних чина были ранены. Один из снарядов последующего залпа разорвался о воду возле самого борта и сделал несколько осколочных пробоин. Два «шальных» 280-мм снаряда германского линейного крейсера легли в 10–16 метрах от правого борта «Ростислава».

Несмотря на повреждения и потери, «Евстафий» продолжал бой. По мнению противника, русские залпы ложились так хорошо, что В. Сушону показалось даже, что «Гебен» находится «под сосредоточенным огнем пяти русских линейных кораблей». Повернув направо, крейсер поспешил скрыться в полосе тумана (12 ч 35 мин). Не исключено, что такое впечатление сложилось у Сушона, когда он наблюдал падение 152-мм и 203-мм снарядов «Евстафия», открывшего беглый огонь из орудий среднего калибра. Бой прекратился. Адмирал Эбергардт отказался от попытки преследовать противника из-за обнаружения впереди по курсу плавающих предметов. Вместо намеченного поворота вправо русские корабли отвернули в сторону от противника и, сделав большую петлю, направились в Севастополь.

В этом скоротечном бою «Евстафий» произвел 12 выстрелов из 305-мм орудий, добившись одного попадания (8,3%). «Гебен» — по германским данным — выпустил девятнадцать 280-мм снарядов (15,8% попаданий), хотя русские наблюдали падение не менее шести залпов (30 снарядов — ?!)⁸³. «Иоанн Златоуст» успел сделать шесть выстрелов главным калибром, «Три Святителя» — 12, «Ростислав» — два выстрела из 254-мм и шесть — из 152-мм орудий по «Бреслау», который поспешил перейти на «подбойный» борт «Гебена» и избежал попаданий.

Капитан 1 ранга М.П. Саблин на «Гневном» вскоре после первого залпа «Евстафия» пытался повести Минную бригаду в атаку, но спустя десять минут отменил ее по приказанию командующего флотом, а по окончании боя нефтяные эскадренные миноносцы не смогли преследовать противника из-за недостатка топлива.

Подводя итоги, следует признать, что обе стороны не проявили настойчивости в достижении цели. В. Сушон, обнаружив русский

⁸³ По некоторым сведениям, полученным русскими во время войны, в «Гебен» попало 14 снарядов калибром от 152 до 305 мм, а его потери в людях составили 115 убитых и 59 раненых. На русских кораблях наблюдали также падения снарядов среднего калибра, но Г. Лорей в своем труде отрицает применение 150-мм артиллерии «Гебеном». Возможно, это стрелял «Бреслау» из своих 105-мм пушек.

Черноморский флот в полном составе, явно поторопился скрыться, оказавшись под огнем сравнительно более слабого противника. В свою очередь, А.А. Эбергардт не использовал всех возможностей комбинированного применения своих многочисленных сил. Контр-адмирал В. Сушон убедился в достаточно высокой боеспособности российского флота, который не позволил застать себя врасплох. Русское командование получило подтверждение опасности разделения сил, а это вынуждало практически отказаться от разведки. «Полное отсутствие в Черноморском флоте быстроходных крейсеров, — доносил позднее в Ставку адмирал А.А. Эбергардт, — ставило нас в крайне невыгодное положение для крейсерства и поддержания блокады, так как за исключением четырех миноносцев, только что вступивших в строй, не было ни одного судна, которое можно было бы отделять от флота»⁸⁴.

8 ноября в Севастополе состоялись похороны погибших, через четыре дня флот посетил морской министр адмирал И.К. Григорович, наградивший многих участников боя с «Гебеном», а уже 16 ноября, окончив ремонт повреждений, «Евстафий» занял свое место в Северной бухте. 28 ноября флот вышел в очередной поход к берегам Анатолии. Активность германских и турецких крейсеров побудила русское командование заминировать подходы к Босфору. В ночь на 9 декабря отряд минных заградителей выставил напротив пролива 585 мин. На двух из них 13 декабря, возвращаясь в Босфор, подорвался «Гебен», приняв до 2000 т воды. Выход из строя линейного крейсера стал одной из главных причин отказа германо-турецкого руководства от перевозки войск в Трапезунд.

До окончания постройки кессона — так как не было соответствующего дока для ремонта «Гебена» — он трижды (31 декабря 1914 года, 14 и 25 января 1915 года) рискнул выйти в Черное море, главным образом, для введения русских в заблуждение относительно своей боеспособности. Ремонт самой опасной пробоины левого борта (площадь 64 м²) окончили только 15 марта 1915 года, в день бомбардировки Босфора Черноморским флотом. В ответ В. Сушон решил обстрелять Одессу, а для прикрытия операции вывести в море «Гебен», способный развить 20-узловую скорость при частично локализованной пробоине правого борта. Однако задуманное возмездие провалилось из-за гибели турецкого крейсера «Меджидие» на русских минах. Правда, «Гебен» и

⁸⁴ Цит. по: Флот в Первой мировой войне. Т. I. — М.: Воениздат, 1964. — С. 352.

«Бреслау» потопили у крымских берегов два торговых парохода, зато 21 марта 1915 года они были вынуждены вновь отрываться от преследования всего русского флота. Превосходство в скорости позволило крейсерам уйти от погони. Проведенная вечером этого дня русскими эскадренными миноносцами 1-го дивизиона атака окончилась безрезультатно: «Гневный» выпустил три торпеды с большой дистанции (около 20 кабельтовых), а «Пронзительный» получил незначительные повреждения от огня «Бреслау». Не успела занять позицию для торпедного залпа и подводная лодка «Нерпа», обнаружившая «Гебен» и другие корабли противника утром 22 марта на подходах к Босфору.

Ремонт линейного крейсера закончился только 18 апреля, а через пять дней неутомимый В. Сушон вывел его в очередной демонстративный поход вместе с крейсерами «Бреслау» и «Гамидие». 25 апреля германские и турецкий корабли вернулись в Босфор, где на следующее утро получили известие о действиях русского флота в районе Эрегли и гибели трех турецких угольщиков. Надеясь застать противника врасплох, Сушон направил «Гебен» в море. 27 апреля около 6 ч утра командиру крейсера Р. Аккерману доложили радиограмму турецкого эскадренного миноносца «Нумуне»: «Семь русских военных кораблей в квадрате 228, курс SO». После успешных операций в Угольном районе адмирал А.А. Эбергардт привел Черноморский флот к Босфору для обстрела его укреплений. Командир «Гебена» (Сушон остался в Константинополе), предполагая разделение сил противника, решил его атаковать.

Адмирал Эбергардт, не зная о нахождении «Гебена» в море, действительно разделил силы: в 5 ч 40 мин линейные корабли «Три Святителя» под флагом контр-адмирала Н.С. Путятин и «Пантелеймон», пропустив вперед тралящий караван, направились к Босфору. Для разведки его укреплений с авиатранспорта «Император Александр I» спустили на воду гидросамолет, который вскоре поднялся в воздух. Командующий флотом с линейными кораблями «Евстафий», «Иоанн Златоуст» (флаг вице-адмирала П.И. Новицкого) и «Ростислав» остался в прикрытии в 20–25 милях от пролива. Мористее линейных кораблей несли дозор крейсера «Кагул» и «Память Меркурия»⁸⁵.

Погода стояла тихая и ясная, только румелийский и анатолийский берега Босфора покрывала легкая мгла. Миноносец

⁸⁵ Флот в Первой мировой войне. Т. I. ... — С. 381.

«Нумуне» обстрелял русские тральщики, но вскоре отошел под огнем «Пантелеймона», который сделал также семь выстрелов из орудий главного калибра по крупному кораблю, находившемуся в проливе⁸⁶. Около 7 ч крейсер «Память Меркурия», только что потопивший турецкую угольную шхуну, обнаружил на востоке «большой дым», в котором опознали «Гебен». Контр-адмирал А.Е. Покровский немедленно донес о появлении грозного «дяди» командующему флотом и полным ходом пошел на соединение с «Евстафием».

В 7 ч 5 мин адмирал Эбергардт приказал «Трем Святителям» и «Пантелеймону» немедленно возвратиться к флоту, но для соединения всех пяти линейных кораблей требовалось время. Контр-адмирал князь Н.С. Путятин, распорядившись убрать тралы, медленно разворачивался с «Тремя Святителями» и «Пантелеймоном» в протраленном пространстве, так что маневр занял около 18 минут. «Гебен» приближался, его командир Р. Аккерман уже убедился в долгожданном разделении сил противника и возлагал надежды на искусство корветтен-капитана Книспеля, готового засыпать «Евстафий» снарядами: за 10 минут «Гебен» мог сделать не менее 150–200 выстрелов из орудий главного калибра.

Адмирал Эбергардт был вынужден принять бой с тремя линейными кораблями, из которых «Ростислав» не мог считаться серьезным подкреплением своим более молодым собратьям. В 7 ч 35 мин «Евстафий»⁸⁷ и «Иоанн Златоуст», приведя «Гебен» на курсовой угол 110° правого борта, открыли централизованный огонь из 305-мм орудий с дистанции 94 кабельтовых. Одновременно «Гебен» повернул почти на параллельный курс и с дистанции около 87 кабельтовых ответил пятиорудийными залпами, направленными против «Евстафия». «Три Святителя» и «Пантелеймон» еще находились не менее чем в двух милях от флагманского корабля флота.

Корветтен-капитан Книспель знал дело не хуже своего коллеги фон Хаазе с «Дерфлингера», потопившего год спустя в битве при Скагерраке английский линейный крейсер «Куин Мэри». Залпы «Гебена» ложились очень кучно — вначале недолетами, а потом

⁸⁶ РГАВМФ Ф. 580. Оп. 1. Д. 35. Л. 7–10.

⁸⁷ В этом бою «Евстафием» командовал старый черноморец капитан 1 ранга М.И. Федорович, бывший командир находившегося в постройке дредноута «Император Александр III». Он сменил В.И. Галанина, который скоропостижно скончался 18 марта 1915 года от кровоизлияния в мозг и был похоронен на Северной стороне Севастополя рядом со своими матросами.

и прямо по курсу «Евстафия», входившего в водяные столбы от падений 280-мм снарядов. Однако попаданий не было: по приказанию адмирала А.А. Эбергардта его флагманский корабль шел зигзагом, изменяя также скорость в пределах 10–12 уз. В свою очередь, старшие артиллерийские офицеры «Евстафия» и «Иоанна Златоуста» лейтенанты А.М. Невинский и В.М. Смирнов в первые минуты не смогли поразить «Гебен»: снаряды из сосредоточенных четырехорудийных залпов разрывались о воду с недолетами. Зато они мешали Книспелю корректировать стрельбу.

Ход боя переломил «Пантелеймон», который около 8 ч 5 мин обогнал «Ростислав», стремясь занять свое — третье — место в строю бригады. Старший артиллерийский офицер «Пантелеймона» лейтенант В.Г. Мальчиковский вторым залпом с дистанции более 100 кабельтовых накрыл «дядю», добившись попадания в среднюю часть корпуса «Гебена». Снаряд разорвался у нижней кромки брони главного пояса, вызвал затопление бортового коридора и вывел из строя второе 150-мм орудие левого борта⁸⁸.

Р. Аккерман несколько приуныл: все линейные корабли противника снова оказались вместе. Дистанция уменьшилась и, как впоследствии отмечали немцы, «стрельба велась русскими исключительно хорошо». Вскоре «Гебен» получил еще два попадания 305-мм снарядами: один из них попал в носовую часть жилой палубы, а другой разбил ящик для уборки противоторпедных сетей, вследствие чего сеть стала свешиваться за борт. Потерь в личном составе не отмечалось, но «артиллерийское превосходство русского флота было слишком велико», и Р. Аккерман решил выйти из боя. Находясь в 73 кабельтовых от русских кораблей, «Гебен» резко отвернул вправо, и около 8 ч 16 мин стрельба с обеих сторон прекратилась.

В 23-минутном бою «Евстафий», «Иоанн Златоуст» и «Пантелеймон» успели сделать 156 выстрелов из 305-мм орудий, добившись трех (около 1,9%) попаданий. Первые два линейных корабля стреляли также из 203-мм пушек, выпустив 36 снарядов, еще тринадцать 305-мм послал в противника «Три Святителя». В ответ «Гебен» произвел до 160 безрезультатных выстрелов из орудий главного калибра. В отличие от «Дерфлингера» в Ютландском бою 31 мая 1916 года корабль Р. Аккермана сам оказался под эффективным огнем противника, который, главным образом, и помешал ему добиться результатов.

⁸⁸ Лорей Г. Указ. соч. — С. 118–119.

Дальнейшее маневрирование «Гебена» в бою 27 апреля 1915 года свелось к попыткам отвлечь русских от Босфора, а самому прорваться в пролив. Последнее не составило особого труда: линейный крейсер легко развивал скорость до 26 уз. Через шесть часов адмирал Эбергардт убедился в беспечности преследования, а в 15 часов «Гебен» скрылся из виду. Черноморский флот взял курс на Севастополь, куда и прибыл на следующий день после обеда. За бой с «Гебеном» у Босфора многие офицеры и матросы получили заслуженные награды. Командир «Евстафия» капитан 1 ранга М.И. Федорович, в частности, был удостоен Георгиевского оружия — золотой сабли с надписью «За храбрость».

1 июля 1915 года на Севастопольский рейд из Николаева прибыл новый дредноут «Императрица Мария», который в одиночку мог расправиться и с «дядей», и с «племянником». У немцев сохранялось лишь некоторое превосходство в скорости. С этого времени борьба с «Гебеном», да и все боевые действия на Черном море вступили в новую фазу.

Глава 6

РУССКИЕ ДРЕДНОУТЫ В ВЕЛИКОЙ ВОЙНЕ НА ЧЕРНОМ МОРЕ В 1915–1917 ГОДАХ

«Императрица Мария» — это гордое имя корабля, известного сотням тысяч, если не миллионам наших соотечественников, читавших в юности захватывающую повесть Анатолия Рыбакова «Кортик».

Нарисованная писателем картина гибели огромного линкора остается в памяти навсегда. Таинственный взрыв (диверсия — тогда это было модно!), офицерский кортик, разлученный с ножнами, драматические поиски разгадки тайны... Такое не забывается, и многие из нас, естественно, не оставались равнодушными читателями повести, а всюю сопереживали ее героям. Но мы, конечно, не знали, что собой представляла «Императрица Мария» и какое значение она имела для нашего Черноморского флота. Да что там Черноморского и даже российского флота в целом, а для России, великой державы, столь дорого ценившей с трудом завоеванные выходы к западным, восточным и южным морям.

«Императрица Черного моря» — так назвал одну из глав своего яркого и эмоционального сочинения⁸⁹ капитан 2 ранга А.П. Лукин, вынужденный в 1920 году покинуть Родину. Эта глава посвящена постройке и вступлению в строй Черноморского флота нашего первого на этом театре дредноута — грозной «Императрицы Марии». История эта берет начало, как ни странно, в 1903 году, когда до Первой мировой войны оставалось еще более десяти лет.

Именно в 1903 году было принято решение о постройке для Черного моря, в дополнение к восьми эскадренным броненосцам, созданным по двадцатилетнему плану 1882–1902 годов, еще двух

⁸⁹ Лукин А.П. Флот. Русские моряки во время Великой войны и революции. Библиотека «Иллюстрированной России». Кн. 49 и 50. — Париж, 1934.

кораблей — будущих «Евстафия» и «Иоанна Златоуста». К сожалению, во время обсуждения новой программы наши моряки и кораблестроители оказались не на высоте положения, и тактико-технические элементы будущих броненосцев были заданы по типу известного броненосца «Князь Потемкин-Таврический», спроектированного и начатого постройкой еще в конце XIX века. В ее процессе проект был улучшен — вместо четырех 152-мм орудий в верхних казематах установили 203-мм, радикально изменили конструкцию боевых рубок и т. д. Однако «Евстафий» и «Иоанн Златоуст», спущенные на воду в 1906 году, вступили в строй спустя четыре года, когда в британском и германском флотах уже состояли линкоры принципиально нового типа — дредноуты, названные так по имени головного корабля, построенного в 1905—1906 годах в Англии. При водоизмещении 17 900 т против 12 810 т у «Евстафия», «Дредноут» намного превосходил его по мощи главной артиллерии: он имел в бортовом залпе восемь орудий калибром 305 мм против четырех на российском корабле. Турбинные механизмы обеспечивали «Дредноуту» скорость свыше 21 уз, а «Евстафий», по аналогии с «Князем Потемкиным-Таврическим», был спроектирован всего на 16 уз.

Таким образом, к 1910 году лучшие корабли нашего Черноморского флота оказались морально устаревшими на фоне мировых достижений. Вначале это не внушало нашему Морскому министерству особых опасений. Черноморский флот, в отличие от Балтийского, не понес катастрофических потерь в войне с Японией (1904—1905 гг.) и имел своим вероятным противником сравнительно слабый флот Османской империи.

Гораздо большее значение имели появившиеся летом 1909 года (вскоре после прихода к власти в Стамбуле так называемых младотурок) слухи о желании Турции приобрести строившиеся в Англии три бразильских дредноута. Такая сделка в корне изменила бы соотношение сил на Черном море: против трех ожидаемых дредноутов (двадцать четыре 305-мм орудия) и трех более старых броненосцев российский флот мог выставить только три не самых современных линейных корабля (двенадцать 305-мм орудий) со слабым дополнением в виде «Ростислава» (четыре 254-мм орудия) и «Трех Святителей» (четыре 305-мм орудия), спущенных на воду в 1896 и 1893 годах соответственно.

Слухи оказались ложными, однако они инспирировали проработку Морским генеральным штабом (МГШ) вариантов

программы усиления Черноморского флота. Переговоры турок с английскими фирмами в 1910 году ускорили этот процесс, несмотря на то, что морской министр вице-адмирал С.А. Воеводский, сторонник преобладающего развития Балтийского флота, явно не спешил, игнорируя тревожные донесения морского агента в Стамбуле капитана 2 ранга А.Н. Щеглова. Наконец, 26 июля 1910 года под влиянием председателя Совета министров П.А. Столыпина С.А. Воеводский представил Николаю II специальный доклад о необходимости усиления Черноморского флота, для чего предполагалось в дополнение к бригаде из трех упомянутых броненосцев построить три новых линейных корабля, а также начать постройку запланированных ранее девяти эсминцев и шести подводных лодок⁹⁰.

Из-за проволочек, во многом имевших субъективный характер, принятие программы (в том числе ее прохождение через Государственную думу) затянулось до 19 мая 1911 года, когда Николай II окончательно утвердил программу усиления Черноморского флота, с ассигнованием на это благое дело 135,7 млн руб., из которых 122,4 млн руб. предназначались для постройки указанных выше новых судов. Стоимость трех черноморских дредноутов может быть определена довольно приблизительно. В проект программы было заложено 29,63 млн руб. за каждый из трех линейных кораблей, которые собралось строить на частных заводах. Однако в конце 1911 года морское ведомство запросило у Государственной думы дополнительно еще 11,5 млн руб. на все три корабля. Исследователи⁹¹ оценивают полную стоимость двух дредноутов в 27,66 млн руб. и третьего — 29,8 млн руб.

В качестве прототипа при проектировании черноморских линейных кораблей были выбраны строившиеся с 1909 года балтийские дредноуты типа «Севастополь». При этом предусматривалось несколько уменьшить скорость полного хода с одновременным усилением броневой защиты. Формально морское ведомство организовало конкурс (технические условия разосланы 9 июня 1911 г.) с привлечением целого ряда отечественных и иностранных заводов, в том числе Николаевских — только что основанного на арендованной территории адмиралтейства «Русского судо-

⁹⁰ *Шацилло К.Ф.* Русский империализм и развитие флота. — М.: Наука, 1968. — С. 130–131.

⁹¹ *Цветков И.Ф.* Линкор «Октябрьская революция». — Л.: Судостроение, 1983. — С. 124–128.

строительного общества» («Руссуд») и «Общества николаевских заводов и верфей» (ОНЗиВ, или «Наваль»). Именно этим заводам предполагалось поручить постройку линейных кораблей.

Победа в конкурсе существовавшего тогда только на бумаге завода «Руссуд» была заранее предопределена участием в проектировании начальника кораблестроительного отдела Главного управления кораблестроения (ГУК) генерал-майора И.И. Пущина и инженеров морского ведомства. Одобренный и принятый для исполнения в ноябре 1911 года проект «Руссуда» разрабатывался под руководством корабельных инженеров Л.Л. Коромальди и М.И. Сосинковского, участников проектирования и постройки балтийских дредноутов типа «Севастополь» на казенных заводах Санкт-Петербурга.

Согласно утвержденному проекту, нормальное водоизмещение линкора составило 22 600 т («Севастополь» — 23 000 т), длина по ватерлинии 166,0 м, наибольшая ширина 27,43 м, средняя осадка 8,36 м. Мощность четырехвальной турбинной установки 26 500 л. с. должна была обеспечить 21-узловую скорость хода. Нормальный запас топлива составлял 1550 т угля и 700 т нефти, усиленный — 2350 т и 770 т соответственно. Дальность плавания полным ходом при нормальном запасе достигала 2184 мили. По аналогии с «Севастополем» предусматривалось почти сплошное бронирование борта главный броневой пояс толщиной от 125 до 262,5 мм («Севастополь» — до 225 мм) и второй броневой пояс, включая казематы противоминной артиллерии, толщиной 101 мм. Высота броневых плит главного пояса составила 5,25 м с погружением в воду на 1,75 м. Стены башен главного калибра бронировались 250-мм плитами, крыши — 125-мм. Толщины брони верхней, средней и нижней палуб были приняты 37, 25 и 25 мм соответственно при 25–50-мм скосе нижней палубы.

Вооружение линкора по проекту включало двенадцать 305-мм орудий в четырех трехорудийных башнях (проект Путиловского завода), двадцать 130-мм орудий в казематах, четыре 64-мм противозоопланых, четыре 47-мм салютных и восемь 75-мм орудий для учебных целей (для тренировки расчетов орудий главного калибра). Минное вооружение состояло из четырех подводных минных аппаратов, для каждого из которых имелось по три 18-дм (450-мм) мины Уайтхеда и шесть 90-см прожекторов.

Предварительный наряд на постройку двух дредноутов «Руссуд» получил в августе 1911 года. Третий корабль заказали ОНЗиВ.

11 октября того же года черноморские линкоры были зачислены в списки флота под именами «Императрица Мария», «Император Александр III» и «Екатерина II» (с 14 июня 1915 г. «Императрица Екатерина Великая»). Согласно контракту от 31 марта 1912 года «Руссуд» обязался предъявить оба своих корабля к испытаниям не позднее 20 августа 1915 года — в весьма короткий для отечественных заводов срок.

Имя «Императрица Мария» было традиционным в нашем флоте. Первый корабль, носивший его, был построен в 1826–1827 годах в Николаевском адмиралтействе корабельным мастерим Разумовым. Это был 84-пушечный двухдечный линейный корабль водоизмещением около 3500 т. При длине 59,8 м, ширине 15,6 м, глубине интрюма около 6,1 м первая «Императрица Мария» фактически несла 96 пушек разных калибров — вплоть до 3-фунтовых фальконетов. Наименование корабля было избрано императором Николаем I в честь своей матери, многодетной императрицы Марии Федоровны.

Во время русско-турецкой войны 1828–1829 годов сам царь, будучи на театре военных действий, не отказал себе в удовольствии совершить переход на корабле, носившем имя его августейшей матушки. Это едва не окончилось катастрофой: сильнейший шторм сбил «Императрицу Марию» с курса и едва не унес к турецким берегам. Но Бог хранил прекрасный корабль и самого императора: шторм закончился, и Николай I благополучно сошел с корабля в назначенном месте.

Первая «императрица» в 1834 году прошла тимберовку, а в 1843 была обращена в блокшив в Севастополе. В ее честь был назван последний парусный линейный корабль Черноморского флота — 84-пушечный «Императрица Мария», спущенный на воду 9 мая 1853 года в Николаевском адмиралтействе, построенный под руководством подполковника И.С. Дмитриева. При водоизмещении 4160 т вторая «Императрица Мария» фактически несла 90 пушек разного калибра, в том числе 68-фунтовые бомбические орудия.

Флагманский корабль П.С. Нахимова при Синопе «Императрица Мария» остался в памяти современников и в истории российского флота, хотя 27 августа 1855 года его затопили в Севастополе во избежание захвата неприятелем.

Несомненно, что наименование головного черноморского dreadnoughta было в первую очередь связано с нахимовской «Импе-

ратрицей Марией», хотя мать императора Николая II тоже звали Марией Федоровной. Второй корабль, получивший имя отца правящего монарха, в то же время наследовал первому кораблю, названному в честь Александра III — эскадренному броненосцу «Император Александр III», геройски погибшему к Цусимском сражении 14 мая 1905 года со всем экипажем. Наконец, третий дредноут получил имя основательницы Черноморского флота России, причем в том варианте, который был принят в 1883 году при закладке первого броненосца возрождаемого тогда флота на Черном море. Его имя явно вступало в диссонанс с именами первых двух кораблей, поэтому в 1915 году было несколько изменено и стало звучать как «Императрица Екатерина Великая».

По настоянию руководства английской фирмы «Виккерс», которая оказывала содействие ОНЗиВ в изготовлении главных турбин, размеры «Екатерины II» были несколько увеличены: нормальное водоизмещение по измененному проекту составило 23 783 т (длина по КВЛ 169,47 м, ширина 28,07 м, осадка 8,36 м), проектную мощность турбин довели до 27 000 л. с. Остальные элементы остались такими же, как у линкоров «Руссуда».

Потенциальный оппонент российских дредноутов — первый турецкий линейный корабль нового типа, мечта морского министра османов Джемалья-паши, в действительности был заказан почти одновременно с ними. 8 июня 1911 года (н. ст.) Турция заключила контракт с упомянутой выше английской фирмой «Виккерс» на постройку линкора нормальным водоизмещением 23 000 т со скоростью хода 21 уз при такой же мощности главных турбин — 26 500 л. с., как на «Императрице Марии». И, возможно, турбин такой же точно системы, как на «Екатерине II», правда, с пятнадцатью котлами Бабкока и Вилькокса.

Неприятным сюрпризом для русских оказалось вооружение этого дредноута, названного «Решадие» — десять 343-мм и шестнадцать 152-мм орудий, т. е. это был уже, как тогда говорили «сверхдредноут». На практике это означало превосходство в поражающей способности снарядов: английский 13,5-дм снаряд весил 565,6 кг; а русский 12-дм — 470 кг. Соотношение веса бортовых залпов главного калибра будущих турецкого и российских дредноутов составляло 5675 против 5640 кг.

Но особенно опасным явилось то обстоятельство, что «Виккерс» обязался окончить грозный «Решадие» к апрелю 1913 года, т. е. более чем на два года раньше готовности «Императрицы

Марии» и «Императора Александра III». Таким образом, в 1914–1915 годах российский Черноморский флот оказывался совершенно беспомощным в возможной борьбе с турецким. Однако история распорядилась иначе...

Для того чтобы построить «Решадие», младотурки обложили дополнительным налогом всех чиновников, получавших государственное жалование. Постройка его в результате была обеспечена финансами, но задержана политическими событиями — балканскими войнами, которые нанесли Османской империи невосполнимый ущерб. В результате связанных с этими событиями проволок «Виккерс» реально мог отправить сверхдредноут в Турцию во второй половине 1914 года (он был спущен на воду 3 августа 1913 года по новому стилю).

Воинственным «младотуркам» одного линкора уже показалось мало, и 9 января 1914 года они перекупили у бразильского правительства строившейся с 1911 года в Англии «Армстронгом» 22-узловый дредноут «Рио де Жанейро» (27 500 т, четырнадцать 305-мм орудий), названный «Султан Осман I». Наконец, 29 апреля 1914 года (н. ст.) «Виккерсу» был заказан третий линкор — «Фатих Султан Мехмед», однотипный «Решадие». Этот последний реально мог вступить в строй через три года, а «Султан Осман I» ожидался в Турции почти одновременно с «Решадие», и тогда господство российского флота на Черном море оказывалось похороненным до окончания постройки кораблей нового типа.

Надо отметить, что в России начали готовить ответ на усиление турецкого флота еще до того, как турки подписали контракты на второй и третий линкоры. Разведывательные данные о переговорах правительства младотурок с «Виккерсом», «Армстронгом» и Бразилией уже в ноябре-декабре 1913 года инспирировали новые планы развития Черноморского флота России. 30 декабря 1913 года Николай II одобрил доклад морского министра о постройке для Черного моря еще пяти дредноутов⁹². Тем не менее, реальные формы приобрела только конкретная программа, одобренная Государственной думой и утвержденная императором 25 июня 1914 года — постройки в Николаеве одного линейного корабля, двух легких крейсеров, восьми эсминцев и шести подводных лодок (всего на сумму 110 млн руб.).

Согласно этой программе 15 апреля 1915 года на верфи ОНЗиВ (вскоре — объединенной компании «Наваль-Руссуд») был зало-

⁹² Шаццлло К.Ф. Указ. соч. — С. 158.

жен четвертый черноморский дредноут «Император Николай I». При водоизмещении 27 300 т (норм.) он в известной степени повторял обводы «Севастополя», а в отношении бронирования и вооружения — «Императрицу Марию». Система бронирования была усовершенствована введением новой конструкции соединения бортовых броневых плит (соединенные шпонки типа «двойной ласточкин хвост») и доведением толщины скосов нижней палубы до 75 мм⁹³.

Ожидать вступления в строй «Императора Николая I» можно было не ранее 1917 года, а реально, может быть, и на год-два позднее. Скорость же постройки первых черноморских дредноутов имела почти стратегическое значение. Следует сразу сказать, что «Руссуд» и ОНЗиВ в этом отношении оправдали надежды руководства морского ведомства, и даже более того. Немалая заслуга в этом принадлежала директору-распорядителю «Руссуда» Н.И. Дмитриеву, известному знатоку своего дела и, в частности, организации и оснащения судостроительной промышленности иностранных держав.

Строительство завода «Руссуд» на арендованных у морского ведомства территориях Николаевского адмиралтейства велось практически параллельно с постройкой линейных кораблей. В считанные месяцы на левом берегу реки Ингул на месте снесенных старых построек был сооружен огромный эллинг на металлических опорах, перекрывавший два стапеля для самых крупных судов того времени.

В цехах завода разместили новейшие станки, а у стапелей — достаточное количество кранов для подачи материалов и механизмов. Специально для новых линкоров заводом были построены плавучий кран на 150 т и плавдок подъемной силой 30 000 т.

Положительную роль сыграло и участие в постройке перешедших на «Руссуд» Л.Л. Коромальди и М.И. Сосинковского, руководителей самого проекта.

В результате «Императрица Мария», начатая постройкой в июле 1912 года, была спущена на воду 6 октября 1913 года, а в июне 1915 года в почти готовом виде подготовлена для перехода в Севастополь на испытания. И все же головной линкор опоздал, и отнюдь не из-за того, что «Виккерс» и «Армстронг» строили турецкие корабли быстрее «Руссуда».

⁹³ Мельников Р.М. Линейные корабли типа «Императрица Мария». — СПб.: Гангут, 1993. — С. 9–11.

Дело в том, что с началом Первой мировой войны оба почти готовых турецких корабля были реквизированы британским правительством и вскоре пополнили эскадры Гранд-Флита а «Фатих Султан Мехмед» в августе 1914 года был разобран на стапелях завода «Виккерс» в Барроу не только из-за малой готовности, но и потому, что его тактико-технические элементы не вполне отвечали новым требованиям британского Адмиралтейства, строившего сверхдредноуты с 15-дм орудиями.

Реквизиция Великобританией турецких дредноутов стала одной из причин вступления Османской империи в войну на стороне Центральных держав. Другой же причиной военного выступления турок против Антанты стал «подарок Аллаха» — прибытие в Стамбул из Средиземного моря германских линейного крейсера «Гебен» и легкого крейсера «Бреслау».

Сильный и быстроходный «Гебен», который турецкое правительство еще в ноябре 1912 году собиралось купить у Германии за 75 млн марок⁹⁴ (стоимость постройки 41 564 тыс. марок), был вместе с «Бреслау» формально продан немцами туркам и с 16 августа 1914 года (н. ст.) носил турецкий флаг под именем «Явуз Султан Селим».

Это неожиданное приобретение Турции в корне изменило соотношение сил на Черном море. При нормальном проектном водоизмещении 22 979 т «Гебен» на испытаниях развил скорость 28 уз и был вооружен десятью 280-мм орудиями с дальностью стрельбы около 100 кабельтовых и двенадцатью 150-мм орудиями. Такие размеры и вооружение в сочетании с надежным бронированием (толщина главного броневых пояса в середине 270 мм) и высокой скоростью полного хода делали «Гебен» подлинной грозой Черного моря («Явуз» по-турецки — грозный).

Да, так было на середину октября 1914 года, когда Турция внезапным нападением на российские порты начала войну. Справедливости ради надо сказать, что наши три ветерана — «Евстафий», «Иоанн Златоуст» и «Пантелеймон» — оказались вполне достойными противниками «Гебену» и неоднократно заставляли его спасаться бегством, но только втроем (или вместе с «Тремя Святителями» и «Ростиславом»). Догнать же германцев они не могли...

В разгар первых операций на Черном море, к началу 1915 года, готовность «Императрицы Марии» составила 64,9%, «Импера-

⁹⁴ *Шермет В. И.* Босфор. Россия и Турция в эпоху Первой мировой войны. — М., 1995. — С. 44.

тора Александра III» — 53,2% и «Екатерины II» — всего 33,6%. Понятно, что ускорение достройки головного дредноута приобрело для России стратегическое значение, и «Мария» получила необходимый приоритет в поставке всех элементов вооружения и техники.

Что касается «Гебена», то необходимо отметить, что ни его новое имя — в честь знаменитого Султана османов XVI века Селима Грозного, ни новый статус — турецкого корабля — не изменили сути дела и линейный крейсер продолжал оставаться германским, поскольку даже в 1915 году его экипаж составляли 1322 немца (с удовольствием носивших красные фрески) и всего 24 турка⁹⁵.

Между тем, еще решением ГУК от 26 августа 1914 года сдача флоту линкора «Императрица Мария» была перенесена к сроку 1 марта 1915 года, поэтому станки 305-мм орудий и башенные установки в целом, изготовленные Путиловским заводом для «Императора Александра III», было решено передать на «Императрицу Марию». К счастью, главные турбины, заказанные для последней на заводе фирмы «Джон Браун», успели доставить в мае 1914 года через Средиземное море на специально зафрахтованном пароходе. Орудия для «Императрицы Марии» (как и для однотипных линкоров) поставит Обуховский завод, приборы управления артиллерийским огнем — завод Лесснера в Санкт-Петербурге, броню — Ижорский завод, рулевые машины и шпилевые устройства — завод акционерного общества «Сормово» в Нижнем Новгороде, камбузы — механический завод Ф.А. Смирнова.

Во время постройки «Императрицы Марии» завод «Руссуд», на котором в 1914 году трудились 2900 рабочих (в 1912 г. — 1300, в 1913 г. — 2600), неоднократно посещали руководители морского ведомства, в том числе сам морской министр, адмирал И.К. Григорович. 15 апреля 1915 года почти готовый линкор осмотрел император Николай II, который отметил «великолепное оборудование» завода, а также обошел палубу «Императрицы Екатерины Великой» на «Навале», где установил закладную доску будущего «Императора Николая I».

⁹⁵ По иронии судьбы русские на Черном море имели своим главным противником «Гебена», а на Балтике (с некоторой натяжкой) — броненосный крейсер «Роон», названные в честь германских генералов Гебена и Роона, награжденных императором Александром II орденами Св. Георгия за победы над французами в 1870 г.

Приемные испытания «Императрицы Марии» начались с 23 апреля 1915 года, а 23 июня того же года корабль был принят в казну, хотя только 24 июня 1915 года начал переход из Николаева в Севастополь. Командовал дредноутом капитан 1 ранга К.А. Порембский, георгиевский кавалер, бывший в Русско-японскую войну старшим офицером знаменитого крейсера 2 ранга «Новик».

Посетив Одессу для погрузки 820 т угля, «Императрица Мария» 30 июня 1915 года прибыла в Севастополь. Для прикрытия ее перехода в море был развернут практически весь Черноморский флот во главе с командующим — адмиралом А.А. Эбергардтом, державшим флаг на «Евстафии». Севастополь встретил «Императрицу Марию» с небывалым подъемом: ее прибытие давало надежду на коренной перелом в борьбе на море. А.П. Лукин вспоминал: «Берега черны. Школы и магазины закрыты. Улицы опустели. Все на берегу... Выстроены войска. Слышны торжественные звуки гимна. Несется уррра...»

Испытания артиллерии и механизмов завершились к 25 августа 1915 года и прошли в целом успешно. Пробу на полный ход линкор начал при нормальном водоизмещении 24 400 т (средняя осадка 8,94 т), так что строительная перегрузка, вероятно, составила около 1800 т. Скорость полного хода достигла 21 уз при мощности турбин 26 000 л. с. и частоте вращения валов 315—320 об./мин.

Будучи несколько короче и шире дредноутов типа «Севастополь», «Императрица Мария», несомненно, была лучше защищена, но унаследовала и недостатки прототипа: низкий надводный борт в носовой части и линейное расположение башен главного калибра. Первый из них на полном ходу в условиях волнения неизбежно приводил к заливанию бака до носовой башни: корабль «зарывался» в воду. Второй, помимо относительной слабости носового и кормового огня, весьма ограничивал возможности модернизации. Последнее вполне проявилось на опыте балтийских дредноутов.

Собственно «Императрица Мария», помимо перегрузки (меньшей, кстати, чем на «Севастополе»), получила от проектировщиков и строителей еще один конструктивный недостаток — дифферент на нос при нормальной нагрузке. Для его устранения был сокращен боезапас двух передних башен главного калибра (со 100 до 70 выстрелов на ствол) и носовой группы 130-мм орудий

(с 245, по другим данным, с 300 до 100 выстрелов на ствол). Имела место также непродуманность системы охлаждения погребов боезапаса.

В условиях конкретной обстановки, сложившейся на Черном море в войну 1914—1917 годов, недостатком представлялась и 21-узловая скорость полного хода, предопределенная недалновидным заданием 1910 года. Сильнейший корабль противника — «Гебен», прозванный черноморцами «дядей», и его «племянник» — «Бреслау» (у турок — «Мидилли»), согласно немецким данным, во время войны сохраняли 24—25-узловую скорость хода, что позволяло им уходить от черноморских дредноутов.

Сильной стороной «Императрицы Марии» было мощное главное вооружение. Хорошие баллистические качества 305-мм орудий в сочетании с достаточно удачной системой управления огнем обеспечивали весьма точную стрельбу на дистанциях до 125 кабельтовых. Кроме двух главных дальномеров на крышах носовой и кормовой боевых рубок корабль впервые в нашем флоте получил по одному дальномеру в каждую башню.

Экипаж корабля составили 33 офицера и 1215 кондукторов и нижних чинов. Для офицеров, в отличие от кораблей предыдущего поколения, были предусмотрены весьма комфортабельные, даже роскошные, помещения.

Согласно воспоминаниям А.П. Лукина, в офицерских помещениях «Марии» была «дивная мебель зеленой кожи, уютные уголки, шелковые абажуры, лакированные столики, ковры, драпировки. Прекрасные офицерские каюты, полные удобств и уюта. Это было большим облегчением для долголетней службы на этом колоссе, вся жизнь которого протекала по низам, в тяжелой атмосфере нагнетаемого воздуха, гудения вентиляторов и всевозможных механизмов. Это был плавучий гигант — завод сокрушения твердынь, но и пожиравший здоровье и самую жизнь служивших ему...»⁹⁶

Вторым после «Марии» в строй Черноморского флота вступил линкор «Императрица Екатерина Великая», спущенный на воду 24 мая 1914 года и поднявший Андреевский флаг в Николаеве 6 октября 1915 года. На ходовых испытаниях 26 ноября того же года при водоизмещении в начале пробы 24 497 т и средней (за

⁹⁶ Дневники императора Николая II. — М.: Орбита, 1991. — С. 524.

3 часа) мощности турбин 25 572 л. с. этот корабль развил скорость от 20,3 до 21 уз⁹⁷.

«Императрица Мария» и «Императрица Екатерина Великая» составили 1-ю бригаду линейных кораблей, начальником которой стал контр-адмирал свиты Е.И.В. С.С. Погуляев. В действительности на «Императрице Марии» нередко выходили в море командующие флотом, что многим давало основание называть линкор флагманским кораблем Черноморского флота, хотя обычно командующий и его штаб размещались в Севастополе на борту старого линейного корабля «Георгий Победоносец».

С появлением в составе флота дредноутов из 1-й и 2-й бригад линейных кораблей и бригады крейсеров были созданы три тактические маневренные группы: первую составили «Императрица Мария» и крейсер «Кагул», вторую — «Императрица Екатерина Великая» и крейсер «Память Меркурия», третью — «Евстафий», «Иоанн Златоуст», «Пантелеймон» с возможным усилением ее «Тремя Святителями», «Ростиславом» и одним крейсером. Каждой группе придавались эсминцы. Любая из тактических групп была опасна для «дяди», не говоря уже о «племяннике».

Соотношение сил на море коренным образом изменилось в пользу российского Черноморского флота, которому директивой Ставки от 27 августа 1915 года были поставлены задачи всеми мерами препятствовать подвозу угля и прочей военной контрабанды в Босфорский район и оказывать содействие Кавказской армии⁹⁸.

С 13 по 15 августа 1915 года «Императрица Мария» с охранением из трех крейсеров и восьми эсминцев провела практические стрельбы. 17 сентября линкор под флагом адмирала А.А. Эберггардта в сопровождении «Кагула» вышел в свой первый боевой поход — на прикрытие третьей маневренной группы, выполнявшей бомбардировку угольного района Килимли — Зонгулдак. За этим походом последовали другие: в октябре 1915 года «Императрица Мария» четырежды выходила в море на прикрытие обстрела Варны и Евксинограда и в угольный район — на прикрытие эсминцев, которые перехватывали под берегом турецкие пароходы и парусники.

С 10 октября по 1 ноября 1915 года «Гебен» совершил три коротких выхода из Босфора к Зонгулдаку для конвоирования

⁹⁷ Лукин А.П. Указ. соч. Кн. 50 (Т. II). — С. 7–8.

⁹⁸ Цветков И.Ф. Указ. соч. — С. 131.

транспортов, счастливо избежав встречи с русскими маневренными группами. 1 ноября он был безрезультатно атакован подводной лодкой «Морж», но эта атака заставила германское командование отказаться от посылки линейного крейсера для конвоирования.

«Гебен» вышел в море только 25 декабря, так как крайняя нужда в угле вынудила немцев рискнуть кораблем ради встречи загруженного в Зонгулдаке крупного транспорта «Кармен». Риск действительно был, и не меньший, чем от подводных лодок. Вблизи угольной трассы находился дредноут «Императрица Екатерина Великая», вышедший 22 декабря во главе маневренной группы в свой первый поход.

Правда, этот поход едва не оказался последним. Перед рассветом 23 декабря линкор был атакован двумя своими же эсминцами блокадной группы, которые приняли четыре обнаруженных ими силуэта (линкор, крейсер и два эсминца) за корабли противника. Эсминец «Быстрый» выпустил семь торпед и произвел три выстрела из 102-мм пушки, а «Поспешный», также собравшийся в атаку, только из-за неорганизованности не смог разрядить ни одной из своих десяти (!) торпедных труб и вслед за «Быстрым» лег на курс отхода.

Оплошность минеров «Поспешного», а также решительный отворот «Екатерины», на которой своевременно заметили атаку, спасли дредноут от гибели: торпеды «Быстрого» прошли мимо. Расследование этого прискорбного случая впоследствии показало, что он явился результатом грубых навигационных ошибок и нарушения порядка несения блокадной службы. Только ходатайство А.А. Эбергардта спасло от суда начальников маневренной группы и 2-го дивизиона миноносцев, получивших по «высочайшему выговору».

Иначе действовал начальник 1-го дивизиона миноносцев капитан 1 ранга князь В.В. Трубецкой, который 25 декабря с «Пронзительным» и «Пылким» прибыл из Севастополя на смену очередной блокадной паре эсминцев. Для начала он выследил и потопил «Кармен», а утром 26 декабря искусным отступлением навел «Гебен» на свой линейный корабль.

«Императрица Екатерина Великая» открыла огонь с дистанции 125 кабельтовых, первый ее залп лег в 2,5 каб впереди «Гебена» (противники еще шли на сближение), второй — в 1 каб, а третий дал недолет менее 50 м. К этому времени германский крейсер, открывший было ответный огонь (сделал 22 выстрела при недолете-

тах), уже поспешно поворачивал и вскоре, форсируя механизмы, обратился в бегство к спасительному Босфору. Надо сказать, что немцы приняли своего грозного противника за «Императрицу Марию», но для них это не меняло сути дела: «...Залпы русского корабля ложились кучно, в непосредственной близости от “Гебена”, и многочисленные осколки попадали на палубу; флаг на гафеле был пробит ими... Сознавая артиллерийское превосходство неприятеля, “Гебен” стремился уйти из сферы огня противника. Но русский линейный корабль развил столь значительную скорость...»⁹⁹ И все же «Гебен», хоть и «сильно обросший» и «с расшатанными валами», сумел оторваться от погони.

Линкор «Императрица Екатерина Великая», развивая скорость до 21 уз, вел огонь чуть более 20 минут, сделав 23 залпа (94 снаряда) с применением окрашенного всплеска. Огонь был прекращен на дистанции около 125 каб (минимальная — 94 каб, по русским данным, по немецким — 108 каб), когда недолеты достигли 8—11 каб. Счастливым случаем спас «Гебен» от прямых попаданий. Отечественные исследователи¹⁰⁰ отмечают, что здесь сказалась и неопытность экипажа «Екатерины», бывшего в походе и в бою первый раз. Однако сами немцы указывают на «первоклассную стрельбу» своего оппонента. Вероятно, германский корабль в большей степени спасли отличная видимость, превосходство в скорости и маневр на зигзаге, несмотря на который он все же каждую минуту выигрывал не менее полукабельтова дистанции. Вторая маневренная группа повернула на Севастополь, когда дым «Гебена» скрылся в стороне Босфора. Бой происходил на полпути между проливом и Зонгулдаком — напротив о. Кирпен.

Благополучно войдя в Босфор, командир линейного крейсера капитан 1 ранга Аккерман доложил Сушону, что «Императрица Мария» может (умеет) ходить и стрелять¹⁰¹, и рекомендовал в борьбе с русскими дредноутом сделать ставку на подводные лодки. Вице-адмирал Сушон, в свою очередь, доложил турецкому правительству, что с появлением у противника нового линкора «трудность доставки угля усугублялась». Когда 22 января 1916 года Сушон согласился лично вывести «Гебен» в море (для перевозки

⁹⁹ Флот в Первой мировой войне. Т. 1. — М.: Воениздат, 1964. — С. 396.

¹⁰⁰ Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг.: Пер. с нем. — М.: Госвоениздат, 1934. — С. 182.

¹⁰¹ Шломин В.С. Боевые действия русского Черноморского флота в кампании 1916 года. Рукопись. — Л., 1954–1955. — Л. 450–451.

войск), то он стремился уклониться даже от русских эсминцев. После этого до конца июня линейный корабль в Черном море не появлялся. Начиная с 14 февраля 1916 года эпизодические походы возобновил вышедший из ремонта «Бреслау» (5 июля 1915 года он подорвался на mine), но при этом действовал очень осторожно.

Между тем, оба новых русских дредноута использовались очень интенсивно. «Императрица Мария» в январе — марте 1916 года совершила походы в Угольный район, в восточную часть моря для прикрытия Батумского отряда, на перехват «Бреслау» (выход 16 февраля, противник не обнаружен) и вместе с «Императрицей Екатериной Великой» — накрытие перевозки войск из Новороссийска в Ризе. Наиболее примечательным был январский поход в угольный район, когда в состав первой маневренной группы включили авиатранспорты «Император Александр I» и «Император Николай I». Одиннадцать гидросамолетов с этих авиатранспортов 24 января бомбардировали Зонгулдак, потопив турецкий пароход «Ирминград». Главной опасностью для наших линкоров в эту кампанию стали подводные лодки, которые ставили мины у Севастополя и зачастую подстерегали дредноуты при входе и выходе из базы. Боролись с подводной угрозой усилением охранения, маневром (зигзагом) на переходах большими ходами, внимательным наблюдением и уклонением от атак и торпед, контратаками лодок эсминцами охранения. Так или иначе, подводный противник — а германские лодки неоднократно обнаруживали обе «императрицы» — успеха не имел.

29 марта 1916 года новым командиром «Императрицы Марии» стал известный нам капитан 1 ранга В.В. Трубецкой, отмеченный уже за подвиги в Великой войне орденом Св. Георгия 4-й степени и Георгиевским оружием. К.А. Порембский был назначен начальником бригады крейсеров и произведен в контр-адмиралы. Под его флагом уже с новым командиром линкор вместе с «Кагулом» и эсминцами 7 апреля вышел в шестидневное крейсерство к берегам Анатолии для прикрытия перевозки войск из Батума в Трапезунд.

24 апреля князь Трубецкой вновь вывел свой корабль с тремя эсминцами в море, пытаясь в очередной раз перехватить «Бреслау», но успеха не имел. Несколько ранее — утром 22 марта 1916 года, «племянник» встретился с маневренной группой «Императрицы Екатерины Великой», но был поздно обнаружен, так как находился в темной части горизонта. В ответ на затя-

нувшийся со стороны русских процесс опознавания командир «Бреслау» капитан 2 ранга Кеттнер решил пошутить и просигналил по международному своду: «Счастливого пути». Дредноут немедленно открыл огонь и третьим залпом накрыл германский легкий крейсер, испытавший сотрясение, «как при минном взрыве». Полный ход, маневр на зигзаге и немного удачи позволили немцам оторваться от погони.

Редкий случай перехватить оба крейсера противника представился в июне 1916 года, когда немцы впервые направили их совместно в район Новороссийск — Сочи. Противник, о возможном выходе которого было известно заранее, 21 июня был обнаружен при обстреле им нашего побережья — в 480 милях от Босфора. Старые русские линкоры в это время находились в юго-восточной части моря, а адмирал А.А. Эбергардт с «Императрицей Екатериной Великой», двумя эсминцами и заградителями был в Севастополе. Вблизи Севастополя, т. е. всего в 270 милях от Босфора, держалась в море и «Императрица Мария» с тремя эсминцами.

Оценив эту обстановку, начальник Морского штаба Верховного Главнокомандующего адмирал А.И. Русин в докладе Николаю II писал (исполнял доклад капитан 2 ранга А.Д. Бубнов): «Следовательно у Босфора своевременно могли бы быть сосредоточены: 2 линейных корабля, 5 миноносцев с 350 мин[ами] заграждения, две уже бывшие гам подводные лодки и даже минные заградители... В действительности командующий флотом вышел в море с линейным кораблем «Императрица Екатерина II» (так в тексте — *Авт.*), без мин заграждения на миноносцах, — только через сутки после появления “Гебена” у берегов Кавказа, в то время как последний уже подходил к Босфору».

Продержавшись в море два дня А.А. Эбергардт, не обнаружив противника, посчитал, что тот уже пророскочил в пролив и вернулся в Севастополь, отозвав от Босфора и второй дредноут. На самом деле «Гебен» благополучно вошел в Босфор вечером 23 июня.

По мнению А.И. Русина, это была крупная неудача, и он доложил императору о необходимости смены командования Черноморским флотом, припомнив адмиралу А.А. Эбергардту в устном докладе все неудачи и потери флота с начала войны.

Новым командующим флотом был назначен сравнительно молодой и энергичный вице-адмирал А.В. Колчак, отличившийся к этому времени на Балтике и прибывший в Севастополь 8 июля

1916 года. Буквально сразу по прибытии он получил известие о выходе «Бреслау», который, как потом стало известно, направлялся с минами к Новороссийску.

Подняв флаг на «Императрице Марии», А.В. Колчак с «Кагулом» и пятью эсминцами 1-го и 2-го дивизионов 9 июля вышел в море. Первым обнаружил и атаковал противника эсминец «Счастливый», но на дистанции 80 каб неожиданно попал под огонь «Бреслау», стрелявшего из новых 150-мм орудий. Донесение «Счастливого» позволило в 14 ч 15 мин открыть огонь с дистанции 114 каб. Два первых залпа легли недолетами в 3,5–2,5 каб. «Бреслау» начал отход полным ходом на зигзаге с постановкой дымовой завесы и сбрасыванием мин за борт.

Понимая, что быстроходный противник может уйти от линкора, А.В. Колчак стремился навести на него эсминцы. Однако атака не удалась; объективно эсминцам немного не хватало запаса скорости — 29–30 уз против 24–25 уз у «Бреслау», имевшего также огневое превосходство над ними. Эти обстоятельства в сочетании с дымзавесами мешали отрезать крейсер противника от берега. С другой стороны, А.В. Колчак сам давал приказания отдельным эсминцам, помимо начальника Минной бригады, и эти приказания, отдаваемые с борта линкора, не всегда учитывали реальную обстановку.

«Императрица Мария» еще дважды возобновляла огонь — в 14 ч 30 мин с дистанции 105 каб и в 15 ч 17 мин с дистанции 109 каб¹⁰². При этом в последнем случае было два опасных накрытия. Один из снарядов лег недолетом в 10 м от «Бреслау», на котором были ранены офицеры и шесть матросов. Борт был пробит многочисленными осколками. Однако каждый раз линкору приходилось прекращать огонь из-за дымзавесы. Немцы отмечали хорошую стрельбу «Марии» и даже считали, что она в погоне развила 25-узловую скорость. Последнее, конечно, не соответствовало действительности. Вызывая на помощь «Гебен», «Бреслау» удалялся, и около 19 ч 00 мин вице-адмирал А.В. Колчак приказал командиру дредноута прекратить погоню. Попытка эсминцев атаковать противника в темноте не удалась из-за налетевшего шквала с дождем. Высокая скорость, новое вооружение и искусное применение дымзавес на этот раз спасли германский корабль, которому по-прежнему сопутствовало и везение.

¹⁰² *Vat van der Dan*. The Ship That Changed the World. — London-Toronto, 1985. — P. 198.

Разбор этого боя выявил разногласия между А. В. Колчаком и начальником Минной бригады контр-адмиралом М. П. Саблиным. Командующий флотом вскоре решил заменить его В. В. Трубецким. В августе 1916 года в командование «Императрицей Марией» вступил капитан 1 ранга С. Д. Кузнецов, одноклассник А. В. Колчака по Морскому кадетскому корпусу (1894 г.).

Старшим офицером на корабле с постройки был капитан 2 ранга Городыцкий, старшим артиллерийским офицером — старший лейтенант князь Урусов, пользовавшийся особым авторитетом у артиллеристов флота.

Июль — сентябрь 1916 года «Императрица Мария» и «Императрица Екатерина Великая» провели в интенсивных боевых походах. Наиболее важными из них были походы на прикрытия минных постановок у Босфора, которые практически закупорили пролив и надолго прекратили выходы «дяди» и «племянника». Обеспечены были также ограждение берегов Румынии и перевозки войск у берегов Кавказа. Свой судовой праздник (22 июля) экипаж «Императрицы Марии» отметил в море под флагом А. В. Колчака.

Ранним утром 7 октября 1916 года, вскоре после очередного похода, линкор трагически погиб в Северной бухте Севастополя от взрывов носовых погребов боезапаса. Подробности этой тяжелой для всего нашего флота катастрофы читатель узнает из публикуемых ниже документов. В дополнение к ним представляется необходимым лишь особо отметить некоторые детали.

Весь экипаж во главе с командиром мужественно пытался бороться с последствиями катастрофы, оставаясь на своих постах до последней возможности. И это несмотря на то, что каждый новый взрыв вызывал новые жертвы. Единственный погибший офицер — инженер-механик мичман Игнатъев, посланный поднимать пары в 7-е котельное отделение, заметив сильный крен, отправил своих людей наверх, сам навечно оставшись у механизмов.

Спасти корабль было невозможно, слишком велики были разрушения в носовой части, где пожар не позволял отклепать цепи для буксировки его на отмель. Линкор стоял напротив так называемой Голландии, где помещался только что открытый Морской кадетский корпус, несколько к западу — в сторону моря — стояла «Императрица Екатерина Великая».

Невозможность спасения быстро оценил вице-адмирал А. В. Колчак, прибывший на аварийный корабль на катере «Пу-

лемент» вместе с флаг-капитаном М.И. Смирновым и французским контр-адмиралом Дюменилем. Через несколько минут, убедившись, что дредноут неумолимо садится на нос и кренится, что грозило опрокидыванием, командующий флотом приказал экипажу оставить корабль. Это решение уменьшило число возможных жертв и представляется весьма грамотным в сравнении с действиями командования Черноморским флотом 29 октября 1955 года, когда в той же Северной бухте опрокинулся линкор «Новороссийск», получивший значительно меньшие, в сравнении с «Марией», повреждения.

По поводу количества пострадавших существуют определенные противоречия. В документах Черноморского флота есть указание на 216 погибших и 232 раненых и обожженных¹⁰³, академик А.Н. Крылов упоминает 228 убитых и 85 раненых, И.Ф. Цветков называет в числе погибших мичмана Игнатьева, двух кондукторов и 225 нижних чинов, А.Н. Лукин говорит о 140 матросах, умерших от ран. Так или иначе, но жертвы были велики, общее количество пострадавших оценивалось в 488 человек.

Здесь уместно привести некоторые документы, отражающие гибель линейного корабля «Императрица Мария».

Заключение комиссии по делу о гибели линейного корабля «Императрица Мария»

Октябрь 1916 г.

Комиссия, сопоставив показания командира, офицеров и нижних чинов об обстоятельствах гибели линейного корабля «Императрица Мария», пришла к следующим заключениям:

1) Последовательность событий, сопровождавших эту гибель, устанавливается как показаниями экипажа самого корабля, так и записью в вахтенных журналах других судов.

7 октября сего года приблизительно через четверть часа после утренней побудки нижние чины, находившиеся поблизости с первой носовой башней, услышали особое шипение и заметили вырывавшиеся из люков и вентиляторов около башни, а также из амбразур ее, а местами и пламя. Один из них побежали докладывать вахтенному начальнику о начавшемся под башней пожаре, другие по распоряжению фельдфебеля раскатали

¹⁰³ Босвая летопись русского флота / Под ред. Н.В. Новикова. — М.: Воениздат, 1948. — С. 412.

пожарные шланги и, открыв пожарные краны, стали лить воду в подбашенное отделение.

Пробили пожарную тревогу. Но через 1 или 2 минуты после начала пожара внезапно произошел сильный взрыв в районе носовых крюйт-камер, содержащих 12-ти дюймовые заряды, причем столб пламени и дыма вметнуло на высоту до 150 сажен. Этим взрывом вырвало участок палуб позади первой башни, снесло переднюю дымовую трубу, носовую боевую рубку и мачту. Множество нижних чинов, находившихся в носовой части корабля, было убито, обожжено и сброшено за борт силою газов. Паровая магистраль вспомогательных механизмов была перебита, электрическое освещение потухло, пожарные насосы прекратили работу. В районе позади носовой башни образовался как бы провал, из которого било пламя и сильный дым, прекратившие всякое сообщение с носовой частью корабля.

Взрыв этот отмечен в записях вахтенных журналов других судов и произошел в 6 часов 20 минут.

По записи в журнале линейного корабля «Евстафий», дальнейшее развитие пожара на линейном корабле «Императрица Мария» представляется так:

6 часов 20 минут — на линейном корабле «Императрица Мария» большой взрыв под носовой башней.

6 часов 25 минут — последовал второй взрыв.

6 часов 27 минут — последовало два малых взрыва.

6 часов 30 минут — линейный корабль «Императрица Екатерина Великая» на буксирах паровых катеров отошел от «Императрицы Марии».

6 часов 32 минуты — три последовательных взрыва.

6 часов 34 минуты — три последовательных взрыва.

6 часов 35 минуты — последовал один взрыв. Спустили гребные суда и послали к «Императрице Марии».

6 часов 37 минуты — два последовательных взрыва.

6 часов 40 минуты — один взрыв.

6 часов 45 минут — два малых взрыва.

6 часов 47 минут — три последовательных взрыва.

6 часов 49 минут — один взрыв.

6 часов 51 минута — один взрыв.

6 часов 54 минуты — один взрыв.

7 часов 00 минут — один взрыв. Портовые катера начали тушить пожар.

7 часов 02 минуты — один взрыв. «Императрица Мария» начала погружаться носом.

7 часов 08 минут — один взрыв. Форштевень ушел в воду.

7 часов 12 минут — нос «Императрица Мария» сел на дно.

7 часов 16 минут — «Императрица Мария» начала крениться и легла на правый борт.

На линейном корабле «Императрица Екатерина Великая» записано:

6 часов 19 минут — на линейном корабле «Императрица Мария» пробили пожарную тревогу.

6 часов 20 минут — на линейном корабле «Императрица Мария» сильный взрыв в носовой части корабля; команда начала бросать койки и бросаться в воду.

В дальнейшем идет запись, отмечающая приблизительно те же моменты последовательных взрывов, как и в журнале линейного корабля «Евстафий».

На самом корабле «Императрица Мария» в это время были приняты следующие меры: сделано и приведено в исполнение распоряжение о затоплении погребов 2-й, 3-й и 4-й башен; приняты шланги с подошедших портовых баркасов, и струи воды направлены в место главного пожара; подан буксир на портовый пароход, и корабль повернут лагом к ветру; затушены небольшие пожары, возникавшие в разных местах на верхней палубе от падавших горящих лент пороха, выбрасывавшихся отдельными небольшими взрывами из мест главного пожара. Около 7 часов утра пожар стал как бы стихать, корабль не имел ни заметного дифферента на нос, ни крена и казалось, что он будет спасен, но в 7 часов 02 минуты раздался взрыв значительно более сильной, нежели прочие, после этого взрыва корабль стал быстро садиться носом и крениться на правый борт. Носовые пушечные порта, а затем носовая часть верхней палубы ушла под воду, корабль, утратив остойчивость, стал медленно опрокидываться и, перевернувшись вверх килем, затонул на глубине от 10 сажен в носу, до 8 сажен — в корме, причем носовая его оконечность ушла в ил на 25 футов, кормовая — на 3 или 4 фута, и корабль лежит на дне с небольшим креном в положении, изображенном на приложенном чертеже.

Из экипажа корабля погибли: инженер-механик мичман Игнатьев, 2 кондуктора и 223 нижних чина, кроме того было спасено 255 ранеными и обожженными, из которых 82 умерло, все осталь-

ные офицеры, кондукторы и 747 нижних чинов были спасены портовыми катерами и шлюпками с других судов флота.

Таким образом, непосредственную причину гибели корабля служит пожар, возникший в носовой кюйт-камере 12-дюймовых зарядов, повлекший за собой взрыв пороха, находившегося в этой кюйт-камере, а затем и взрывы боевых запасов, т. е. пороха и частью и снарядов в расположенных в смежности с указанной кюйт-камерной погребках 130-мм орудий. По-видимому, взрывом одного из этих погребов или был поврежден наружный борт корабля, или же произошел взрыв зарядных отделений мин Уайхеда и им сорваны клинкеты минных аппаратов или кинг-стоны, через каковые повреждения стала быстро вливаться вода; корабль, имея разрушения на значительном протяжении палубы и переборки, этого повреждения уже вынести не мог и быстро затонул, опрокинувшись от утраты остойчивости.

При разрушенных на значительном протяжении палубах и переборках, после повреждения наружного борта, гибель была неизбежна, и выравниванием крена и дифферента, затопляя другие отсеки, что совершается медленно, предотвратить ее было невозможно.

2) Переходя к рассмотрению возможных причин возникновения пожара в кюйт-камере, комиссия остановилась на следующих трех предположениях:

- а) самовозгорание пороха,
- б) небрежность в обращении с огнем или с порохом,
- в) злой умысел.

Однако установить точно и доказательно, которая именно из перечисленных причин имела место в действительности, не представляется возможным, вследствие чего комиссия вынуждена лишь оценивать степень вероятности этих предположений, сопоставляя выяснившиеся при следствии обстоятельства.

а) Самовозгорание пороха представляется мало вероятным, и возможность его почти отпадает по следующим соображениям:

- 1) Порох был свежий, выделки 1914 и 1915 гг., ленточный для боевых зарядов и макаронный 12-дюймовых орудий — для практических, с содержанием дифинил-амин в качестве реактива, которым обнаруживалось бы, по появляющимся на лентах пятнам, малейшее начавшееся разложение пороха. Между тем, в зарядах, сдававшихся с корабля в склады и в лабораторию при Сухарной балке для замены

попорченных картузов и для перевязки, на такую порчу не указывается. Других исследований при Сухарной балке до сих пор не производится за отсутствием соответствующих устройств.

- 2) Изготовление пороха и, затем, зарядов из него ведется, насколько известно, весьма тщательно, и приняты всякие меры для исключения возможности даже случайного использования лент с пороками, и до сих пор случаев разложения пороха, принятого для флота не наблюдалось.
- 3) Температура в погребах все время было весьма умеренная, достигнув лишь один раз на несколько часов 36° Р при нагревшейся от продувания в нее пара килевой балки. Нагревание балки не могло быть свыше $60-70^{\circ}$ Р произошло оно в апреле 1916 года и повлиять по своей непродолжительности (около $1\frac{1}{2}$ часов), а также и потому, что заряды непосредственно к балке не прилегали, вредно на порох не могло.

Таким образом, обстоятельств, при которых, как доньше известно, может произойти самовозгорание пороха, не обнаружено. Свойства нашего бездымного пороха за двадцать лет пользования им изучены столь основательно, что представляется маловероятным, чтобы могла существовать какая-либо доселе неизвестная причина, могущая вызывать его самовозгорание при тех условиях хранения, которые имели место на линейном корабле «Императрица Мария».

Необходимо, однако, отметить, что исследования того, в какой мере может влиять на стойкость пороха досылка зарядов прибойником в канале орудия, причем ленты иногда ломаются и портятся механически, произведено не было. Кроме того, по сообщению члена комиссии капитана 2 ранга Леонтьева, на линейном корабле «Севастополь» 17 октября 1915 года уронила футляр с полузарядом с высоты 12 футов; полузаряд внутри футляра воспламенился и сгорел в 12-ти дюймовой крыйт-камере, к счастью, не вызвав ни взрыва, ни горения остального находившегося в ней в футляре пороха. Такое самовозгорание пороха при падении футляра явилось фактом неожиданным. Отмечены также случаи порчи воспламенителей черного пороха, но по отзыву действительно статского советника Вуколова, это обстоятельство само по себе вредного влияния на бездымный порох оказать не могло.

На основании изложенного выше, предположение о самовозгорании пороха является маловероятным, но комиссия полагает, что желательна систематическое исследование этого вопроса опытным путем.

б) Небрежность в обращении с огнем и неосмотрительность в обращении с порохом представляется также маловероятными причинами возникновения пожара по следующим соображениям:

- 1) Заряды 12-ти дюймовых пушек состоит из двух полузарядов весом каждый: боевой по 160 фунтов, практический по 88 фунтов. Каждый полузаряд вложен в отдельный футляр, закрываемый крышкой, которая замазывается герметически мастикой, чтобы воспрепятствовать усыханию растворителя, вследствие, которого порох изменяет свои баллистические качества. Хотя герметичность многих футляров, из которых при боевой тревоге перед походом вынимаются заряды для подготовки подачи для первых выстрелов, и нарушается, но крьюйт-камеры вентилируются и в них не скопляется столько паров эфира и спирта, чтобы могла образоваться гремучая смесь, способная воспламениться от пламени свечи или спички и т. п. Даже при полном отсутствии вентиляции и полном высыхании растворителя количество воздуха в крьюйт-камере: значительно превосходит то, при котором могла бы образоваться гремучая смесь. Таким образом, если в крьюйт-камеру зайти с зажженной свечей, или зажечь спичку, заронить огонь, оставить гореть какую-нибудь тряпку, ветошь или пучок пакли, то это еще не вызовет возгорания паров эфира и спирта, хотя бы их запах и чувствовался. Чтобы загорелся полузаряд, надо чтобы самое пламя проникло в закрытый футляр и достигло бы лент пороха или воспламенителя или надо, чтобы воспламенитель, состоящий из шашек черного пороха, совершенно рассыпался, в виде мякоти проник бы через неплотно завернуть крышку, подвергся бы касанию с пламенем и, вспыхнув, передал бы горение заряду, находящемуся в данном футляре. Как видно, необходимо сочетание целого случайностей, каждая из которых сама по себе мало вероятна. Случай на линейном корабле «Севастополь» показывает, какой сильный огонь может быть в крьюйт-камере 12-ти дюймовых зарядов, не вызывая их взрыва.

- 2) Крюйт-камеры всегда освещены, ходить туда должны для измерения температуры дневальные, назначаемые из комендоров данной башни в сопровождении унтер-офицера, т.е. люди обученные, знающие правила и свои обязанности, поэтому мало вероятно, чтобы они допустили себя до какой-либо небрежности в обращении с огнем вообще.

Но время возникновения пожара как раз тогда, когда в крюйт-камеру должен был идти дневальный для измерения температуры, а также, что в этот день после полдня предстояла приборка крюйт-камер и погребов, ряд известных случаев, предотвращенных или совершившихся взрывов от грубой неосмотрительности низшего персонала при работах или надзоре за взрывчатыми веществами на заводах или лабораториях, суть те обстоятельства, которые придают некоторую допустимость предположению о возможности возникновения пожара от небрежности со стороны бывшего в крюйт-камере нижнего чина без злого умысла, но, может быть, даже от излишнего его усердия.

Из всей прислуги, находившейся в первой башне, спасся тяжело обожженный лишь один человек и. значит, высказанное предположение остается лишь маловероятным, причем нельзя даже утверждать, был ли кто-либо в это время в крюйт-камере или нет.

- 3) Комиссия не может не отметить на корабле «Императрица Мария» существенных отступлений от требований Морского устава по отношению к доступу в крюйт-камеру.

Морским уставом указывается, что крюйт-камеры должны быть постоянно заперты и ключи от них должны храниться в особом шкафчике у денежного сундука под охраною часового, ключ от шкафчика — у командира, которым передается старшему офицеру для передачи по принадлежности через вахту при надобности открыть крюйт-камеры.

На линейном корабле «Императрица Мария» имелось два комплекта ключей, причем один комплект, так сказать расходный, хранился у старшего офицера и по утрам разносился дежурным по погребам артиллерийским унтер-офицером и выдавался на руки старшинам башен или дневальным у погребов, у которых находился весь день до 7 часов вечера или до окончания работ, после чего вновь

сдавался дежурному по погребам унтер-офицеру, а этим последним старшему офицеру. Другой комплект хранился «под часами» у поста при денежном сундуке и считался неприкосновенным. После взрыва первого комплекта на месте не было, так как ключи, по-видимому, были уже розданы по погребам. Порядок этот был установлен как бы обычаем, ибо о нем не было отдано по кораблю приказа, и в показаниях относительно него бывших командиров, старшего офицера. Старшего артиллерийского офицера. Башенных командиров и старшин башен есть разногласие. Указывающее на то, что в этом отношении не было твердо установленных правил, хотя бы и в отступление от статей Морского устава применительно к современным требованиям судовой жизни.

По отношению к самому устройству крюйт-камер существовал ряд отступлений, делавший возможным доступ в крюйт-камеры без всяких ключей и во всякое время.

Так, по утвержденным чертежам 1-й, 2-й и 3-й башен, бомбовый погреб находится под крюйт-камерой и сообщается с нею через люки, служащие и для ручной подачи, и через элеваторы. Люки эти снабжены крышками, которые должны быть всегда заперты на замок. Между тем. На линейном корабле «Императрица Мария» эти крышки не только не запирались, но они были сняты совсем для удобства ручной подачи, для чего над люками были поставлены деревянные столы с отверстиями, через которые подавались картузы. Таким образом, бомбовый погреб был в постоянном открытом сообщении с крюйт-камерой. В бомбовый же погреб можно было проникнуть из самой башни помимо запертого люка.

Но кроме этого в башне сделаны лазы, через которые можно пройти к ее нижнему штыру. Штыр этот окружен кожухом, отделяющим помещение штыра от крюйт-камеры. В этом кожухе имеется горловина, закрываемая дверцей. На линейном корабле «Императрица Мария» эта дверца не только не имела замка, но была снята совсем, так что из помещения штыра был открытый ход в крюйт-камеру, а в помещении штыра открытый ход из самой башни, как через боевое, так и через рабочее и перегрузочное ее отделение.

Старший артиллерийский офицер корабля старший лейтенант князь Урусов, опрошенный по этому поводу в своем показании, высказывается так: «Люк в крыйт-камеру из бомбового погреба не запирался, я не помню, была ли сделана крышка и, следовательно, предполагалось ли запирать ее, но предполагаю, что или я просил не делать ее или же, вернее, сам приказал ее снять, так как через этот люк производилась ручная подача и для облегчения оной над люками были поделаны деревянные столы с отверстиями для подачи. В кожухе штыра башни было отверстие, двери или заслонки, кажется, не имелось. Тому обстоятельству, что можно было проникнуть внутри башни, помимо запиравшегося люка, в бомбовый погреб, в крыйт-камеру, я не придавал значения. Помню, что на линейном корабле «Евстафий» были устроены заслонки, запиравшиеся на замок и проникнуть из башни в погреб нельзя было».

Такой взгляд на невозможность точного исполнения требований Морского устава на современных судах не является единичным. Так, старший офицер капитан 2 ранга Городынский в своем показании говорит: «Требования Морского устава находились в другой плоскости, чем требования, предъявляемые каждой минутой жизни корабля; всегдашние или, вернее, частые попытки совместить эти плоскости были почти всегда болезненны и производили часто впечатление тормозящего дело педантизма».

Вышеприведенные выдержки, а также показания других офицеров, в особенности мичмана Успенского, указывают, что неисполнение требований Морского устава и недостаточно уважительное к ним отношение, при котором личное мнение ставилось выше даже положительных и определенных указаний закона, составляло явление заурядное.

- 4) На корабле «Императрица Мария» при стоянке на якоре производился ряд работ, причем общее число мастеровых, бывших на корабле, достигло до 140—150 человек, разделенных на небольшие партии от разных заводов.

Работы производились и по артиллерийской части, между прочим, и в бомбовом погребе первой башни работало 4 мастеровых Путиловского завода по установке лебедок. Мастеровые являлись на корабль около 7 часов утра и

кончали работу в 4 часа дня, кроме тех, которые оставались для экстренных работ, продолжавшихся до 9 часов 45 минут вечера, или же на ночные работы.

Проверка мастеровых, приехавших на корабль и съезжавших с него, была организована так, что она не давала полной уверенности в том, не остался ли кто из мастеровых на корабле. И не прибыл ли кто на корабль самовольно под видом мастерового, ибо правильной поименной проверки на берегу мастеровых, отправляющихся на корабль и возвращающихся с корабля, не велось, вся проверка возлагалась, главным образом, на судовую состав. При прибытии мастеровых на корабль им переключка не делалось, а проверялось лишь общее число людей в каждой партии и по вахте сдавалось общее число мастеровых, считавшихся на корабле. Поименные списки представлялись старшим из мастеровых каждой партии для своей партии каждый день вновь при въезде на корабль.

Таким образом, показание вахтенного начальника мичмана Мельникова, на вахте которого съехали последние четверо мастеровых Путиловского завода, работавшие в бомбовом погребе первой башни, находится в противоречии с показаниями нескольких нижних чинов, которые утверждают, что в ночь с 6 на 7 октября после 10 часов вечера они видели двух мастеровых. Установить в точности справедливость этого показания или опровергнуть его не представляется возможным.

- 5) Отметив, таким образом, недостатки проверки мастеровых и несоблюдение требований Морского устава по отношению к доступу в крюйт-камеры, комиссия считает необходимым разобрать и третье предположение о возможной причине возникновения пожара, повлекшего за собой гибель корабля, именно:
 - в) Злой умысел. Вероятность этого предположения не может быть оцениваема по каким-либо точно установленным обстоятельствам. Комиссия считает лишь необходимым указать на сравнительно легкую возможность приведения злого умысла в исполнение при той организации службы, которая имела место на погибшем корабле.
 - 1) Крюйт-камеры заперты не были, ибо в них всегда был открытый доступ из самой башни.

- 2) Башня вместе с зарядным отделением служила жилым помещением для ее прислуги в числе около 90 человек, следовательно, вход и выход из башни кого-либо, особенно в форменной одежде, не мог привлечь ничего внимания.
- 3) Чтобы поджечь заряд, так чтобы он загорелся, напр., через час или более после поджога и этого совершенно не было видно, не надо никаких особенных приспособлений — достаточно самого обыкновенного фитиля. Важно, чтобы злоумышленник не мог проникнуть в кюйт-камеру, после же того, как он туда проник, приведение умысла в исполнение уже не представляет затруднений.
- 4) Организация проверки мастеровых не обеспечивала невозможность проникновения на корабль постороннего злоумышленника, в особенности, через стоявшую у борта баржу. Проникнув же на корабль, злоумышленник имел легкий доступ в кюйт-камеру для приведения своего замысла в исполнение.

Сравнив относительную вероятность сделанных трех предположений о причине возникновения пожара, комиссия находит, что возможность злого умысла не исключается, приведение же его в исполнение облегчалось имевшими на корабле место существенными отступлениями от требований Морского устава по отношению к доступу в кюйт-камеру и несовершенством организации проверки являющихся на корабль рабочих.

По обсуждении всего изложенного выше, комиссия не находит в выяснившихся обстоятельствах таких, которые давали бы основание отнести гибель корабля к виновности тех или иных определенных лиц.

РГАВМФ Ф. 418. Оп. Д. 910. Л. 78–91. Копия с копии

Справка штаба Севастопольского порта о нижних чинах команды «Императрицы Мария»

15 октября 1916 г.

По списку к 1 октября состояло 1223 ч. Из них:

В Севастопольском морском госпитале и его отделении на Екатерининской улице 115 ч. В том числе: в госпитале 89 ч., отделении на Екатерининской улице 26 ч.

В Черноморском флотском экипаже в прикомандировании для житья и довольствия 670 ч.

На госпитальном судне «Император Петр Великий» 86 ч.

В отпуску по болезни домашним обстоятельствам 52 ч.

Без вести пропавших, умерших и утонувших 300 ч. В том числе: похороненных 99 ч., трупов в госпитале 50 ч., пока не разыскано 151 ч.

Итого 1223 ч.

Капитан 1 ранга Федорович
РГАВМФ Ф. 418. Оп. 1. Д. 910. Л. 59. Подлинник

Причину взрыва (возгорания в носовом 305-мм погребе) установить до сих пор не представляется возможным. А.П. Лукин был сторонником версии о диверсионном акте и в доказательство приводил факты подозрительного поведения в Севастополе японских морских офицеров, встречавшихся с подозрительными людьми, личности которых подтвердило «ясновидение» одной незаурядной особы женского пола. Писатель А.С. Елкин ссылаясь на рассказ «старого чекиста», который участвовал в разоблачении немецкого диверсанта в Николаеве в 1930-х годах. Этот диверсант и шпион признался в организации взрыва линкора, однако сейчас известно, что в те времена некоторые «признавались» и не в таких преступлениях.

Здесь все же представляется уместным привести мнение недавно ушедшего из жизни крупного инженера О.Ф. Данилевского, который, будучи кадетом Морского кадетского корпуса, лично наблюдал катастрофу из окон корпусного здания. Вот что он отметил в своих воспоминаниях: «Причины возгорания в скрыт-камерах 12-ти дюймовых зарядов носовой башни, повлекшего за собой взрыв и гибель линкора “Императрица Мария”, до сего времени документально не доказаны. Версия о возможной диверсии, высказанная академиком А.Н. Крыловым и указанная в заключении правительственной комиссии, впоследствии нашедшая подтверждение в изысканиях А.С. Елкина¹⁰⁴, оспаривается некоторыми историками. Мне бы хотелось обратить внимание на одно обстоятельство, которое может служить документальным подтверждением того, что взрыв на «Императрице Марии» был результатом диверсии, и которое осталось незамеченным тем же А.С. Елкиным.

В январском номере журнала «Техника молодежи» за 1970 год статья А.С. Елкина «Тайна “Императрицы Марии”» иллюстрирована двумя фотографиями, на которых запечатлены две фазы

¹⁰⁴ Техника молодежи. — 1970. — № 1 и 2; Москва. — 1975. — № 4.

пожара на «Марии». Эти фотографии были найдены А.С. Елкиным в Кенигсберге около Королевского замка, и именно они послужили причиной изыскания им материалов для раскрытия тайны гибели «Марии».

Первый снимок сделан с Корабельной стороны. «Императрица Мария» снята на фоне Северной стороны. А второй снимок сделан с Северной стороны. Четко просматривается забор «Новой Голландии» и вид на рейд со стоящей за «Марией» «Екатерины Великой». Между этими пунктами нет сообщения. Чтобы добраться от одного до другого по суше нужно несколько часов. Путь водой через бухту следует исключить, так как это не могло остаться незамеченным. Следовательно, снимки сделаны разными лицами. В 7 часов утра это могли сделать только лица, заранее знавшие, что именно должно произойти».

Да, гибель «Императрицы Марии» явилась тяжелым ударом не только для флота, но и для России. Погибших провожал в последний путь весь Севастополь. Осиротевшая «Императрица Екатерина Великая» продолжала боевые походы с не меньшей интенсивностью, и Черноморский флот все же сохранил превосходство над противником.

16 апреля 1917 года, в духе требований Февральской революции, «Екатерину» переименовали в «Свободную Россию», одновременно «Император Александр III» стал «Волей», а «Император Николай I» — «Демократией».

В июле 1917 года «Свободная Россия» в последний раз прогоняла «Бреслау», сделав по нему девять выстрелов из носовой башни. В это время «Воля», задержавшаяся в постройке из-за длительной доставки турбин из Англии, уже проходила испытания. Последние завершились официальной пробой механизмов 3—4 августа 1917 года (20,95 уз при 28 957 л. с.), и Черноморский флот вновь стал обладателем двух дредноутов, но было поздно.

Революционный процесс в России вызвал разложение вооруженных сил. Последний поход Черноморского флота против «Бреслау» в октябре 1917 года под флагом очередного командующего — А.В. Немитца — был фактически сорван самовольным возвращением в Севастополь «Свободной России», команда которой отказалась подчиняться офицерам.

Судьба всех черноморских дредноутов оказалась яркой, но трагичной. «Свободная Россия» 18 июня 1918 года нашла свою гибель в Новороссийске, подорванная эсминцем «Керчь», который

для этого выпустил пять торпед. Так, моряки, выполняя приказ Совнаркома, пытались предотвратить ее захват немцами. Другие моряки-черноморцы топить корабли отказались и вернулись в Севастополь, где они, в том числе и «Воля», были захвачены немцами. В ноябре 1918 года «Волю» захватили англичане, и призовая партия с линкора «Агамемнон» отвела корабль в Измид. В конце октября 1919 года моряки с линкора «Айрон Дюк» вернули запущенный дредноут в Севастополь¹⁰⁵, где 1 ноября он был передан белому Русскому флоту и после этого действовал против красных под названием «Генерал Алексеев». Приняв участие в эвакуации Крыма, «Генерал Алексеев» в декабре 1920 года в составе Русской эскадры ушел во французский порт Бизерта, где после длительной стоянки был разобран на металл (1936 г.).

Готовность «Демократии», спущенной на воду 5 октября 1916 года, англичане на 1919 год оценивали в 40%. Увести его белым не удалось, но советское правительство не стало достраивать корабль, и после окончания Гражданской войны он был за гроши продан на слом. Затраченные на лучший линкор средства пошли на ветер, хотя для его достройки можно было использовать вооружение и часть механизмов с затопленных «Свободной России» и «Императрицы Марии».

Работа по подъему последней энергично велась в 1916–1917 годах по проекту А.Н. Крылова, предложившего поднять корабль подачей сжатого воздуха в отсеки после герметизации корпуса и заставить его всплыть вверх килем, а лотом, после докования, перевести в нормальное положение. Первая часть плана удалась, и в январе 1918 года изуродованный взрывом дредноут всплыл. Позднее его завели в док, где он простоял до 1923 года, получив новые деформации корпуса. Выведенный из дока линкор до 1926 года простоял на отмели у входа в бухту, а в 1926–1927 годах был разобран в том же доке на металл. Переворот корпуса в нормальное положение так и не состоялся, очевидно, этому помешали большие повреждения, сомнения в возможности завершения проекта отсутствие средств и четкого стремления к восстановлению линкора. Восемь из двенадцати орудий «Генерала Алексева» французы поставили Финляндии в войну 1939–1940 годов, но четыре орудия попали в руки немцев, которые стреляли из них с батареи «Мирус» в Ла-Манше в 1844 году.

¹⁰⁵ *Snook D. British Naval Operations in the Black Sea 1918–1920. Part II // Warship International. — 1989. — № 4. — P. 331–356.*

Глава 7

ГИБЕЛЬ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА. 1917–1924 ГОДЫ

Во все времена развал или потеря вооруженных сил непременно оборачивались для государства тяжелой катастрофой. На ликвидацию последствий в лучшем случае уходили десятилетия, иногда такие катастрофы приводили к потере национальной независимости, а порой и к полному исчезновению целых государств и народов. Отечественная история, к сожалению, слишком богата яркими примерами, подтверждающими эти истины. В системе вооруженных сил флот особенно уязвим: он почти моментально гибнет (разоружается, тонет), но очень долго возрождается (строится, осваивается личным составом). Еще живы люди, которые помнят гибель нашего Черноморского флота в годы революции, Гражданской войны и интервенции. Живы и те, чьи ровесники в годы Великой Отечественной войны расплатились кровью за последствия развала российского морского могущества.

Обратимся к истории. В результате поражения в Крымской войне в 1853–1856 годах Россия фактически лишилась Черноморского флота.

Лишь в конце XIX и начале XX века в развитие Черноморского флота были вложены значительные средства. К октябрю 1917 года этот флот, несмотря на понесенные в ходе Первой мировой войны потери, представлял серьезную боевую силу, вполне сравнимую с мощностью сильнейших флотов Средиземноморского бассейна, а именно французского, итальянского и австро-венгерского. В состав российского флота на Черном море входили два новых линейных корабля-дредноута, семь линейных кораблей додредноутного типа, три крейсера, двадцать три эскадренных миноносца, пятнадцать подводных лодок, три авиатранспорта, многочислен-

ные малые корабли и катера. На верфях Николаева строились: линейный корабль, четыре легких крейсера, четыре эскадренных миноносца, десять подводных лодок и другие корабли.

Во время войны Черноморский флот успешно решал поставленные задачи, в том числе обеспечил безопасность наших берегов и содействовал операциям сухопутной армии. Надежная защита флотом побережья практически не позволяла военным действиям нарушить обычное мирное существование населения, которое за редким исключением сохранило свои жизни и имущество, не испытав воздействия неприятеля с моря.

В феврале 1917 года смена формы государственного правления на фоне глубоких противоречий в обществе привела к быстрому развитию революционных процессов и к острой борьбе за власть между различными политическими группировками. В этой борьбе одним из главных козырей стали вооруженные силы.

Слабость Временного правительства и его поспешные решения в сочетании с революционной инициативой на местах при безответственности большинства политических лидеров вскоре привели к разложению российских вооруженных сил. Сейчас очевидно, что последнее, в свою очередь, было одной из важнейших причин неисчислимых бедствий, постигших наше Отечество в последующие годы.

Разложение началось с нарушения законов и как следствие с падения дисциплины. В Черноморском флоте активную работу по «контролю» командования развернули выборные органы — Центробалт и Севастопольский совет. За влияние на матросские массы активно боролись партии эсеров, меньшевиков, большевиков, кадетов и анархистов. Не остались в стороне и националисты — уже весной 1917 года Севастопольская украинская рада выдвинула лозунг «украинизации» Черноморского флота.

Боеспособность флота стремительно падала, подрывался авторитет офицерского состава, лишенного возможности поддерживать должный порядок. Все это сделало невозможным решение флотом боевых задач.

После получения известия об октябрьском вооруженном восстании в Петрограде Севастопольский совет формально взял власть в свои руки. Петроградское правительство — Совет Народных Комиссаров во главе с В.И. Лениным — сразу отказалось признать киевскую Центральную раду, объявившую себя выразителем интересов украинского народа.

Как показали последующие события, Центральная рада не получила всенародной поддержки, а непримиримая позиция сторон и поспешные решения вскоре вызвали вооруженную конфронтацию — гражданскую войну. Центральная рада официально не претендовала на Крымский полуостров и Черноморский флот. Тем не менее, борьбу за «украинизацию» этого флота повела созданная ею в Киеве Морская генеральная рада. В октябре — декабре 1917 года, под влиянием националистов, украинские флаги подняли эскадренный миноносец «Завидный», крейсер «Память Меркурия» и линкор «Воля». Правда, на последнем этот флаг спустили, после того как линкор в знак протеста покинули 700 матросов.

Флот, ослабленный также частичной демобилизацией и самовольным оставлением кораблей матросами и офицерами, острой политической и даже вооруженной борьбой, быстро приходил в упадок.

С февраля 1918 года флот в соответствии с декретом Совнаркома о создании РККФ комплектовался на добровольной основе, по вольному найму. Избытка добровольцев не наблюдалось, и к апрелю в Черноморском флоте насчитывалось всего 7 тысяч матросов против почти 48 тысяч в начале 1917 года. Из-за этого пришлось разоружить три линейных корабля, все крейсера, несколько малых миноносцев и подводных лодок.

На мирных переговорах с Германией в Брест-Литовске вновь столкнулись непримиримые позиции Совнаркома и Центральной рады. И пользу из этого извлекла... Германия. 9 января 1918 года торопясь сохранить за собой государственные посты в «самостийной» державе (большевики вот-вот могли захватить Киев), представители Центральной рады заключили сепаратный мир с Германией. В обмен на помощь против большевиков рада любезно обязалась предоставить Германии и Австро-Венгрии большое количество продовольствия, в том числе 1 млн тонн хлеба. Так своеобразно киевское правительство понимало интересы украинского народа. Для московского правительства договор Центральной рады с Германией явился тяжелым ударом и обострил борьбу внутри самой партии большевиков. 18 февраля 1918 года германские войска начали повсеместное наступление, и только 3 марта на весьма тяжелых для Советской России условиях был заключен Брест-Литовский мирный договор.

Правда, фактически договор строго не выполнялся ни германским правительством, ни Совнаркомом. Борьба продолжалась, германские войска при содействии гайдамаков оккупировали Киев, Одессу, Николаев, заняли Перекоп — ворота на Крымский полуостров.

Значение Черноморского флота к этому времени хорошо понимали все политические силы и противоборствующие стороны. Большевистский Совнарком, не без основания опасавшийся захвата флота Германией, уже санкционировал предложение Коллегии Морского Комиссариата о перебазировании сохранившихся в строю кораблей в Новороссийск.

Выполнить это решение оказалось не так просто: реальной советской власти в Крыму не существовало, на кораблях бушевали политические страсти. В сложном положении оказался командовавший флотом бывший контр-адмирал М.П. Саблин, который искренне хотел сохранения флота для России, но не одобрял политической линии большевиков. До последнего момента Саблин пытался найти компромисс. Он даже согласился поднять украинские флаги и отдал приказание на выход главных сил только после провала переговоров с германским командованием. Большую решимость и инициативу в спасении флота тогда проявили командиры эскадренных миноносцев «Калиакрия» и «Керчь» Е.С. Гернет и В.А. Кукель-Краевский. Линкоры покинули Севастополь под огнем германских орудий, а часть кораблей так и не смогла выйти из бухты. Эскадренный миноносец «Гневный», не выдержав обстрела, выбросился на берег.

1–2 июня 1918 года действующий Черноморский флот сосредоточился в Новороссийске, а разоруженные корабли и все подводные лодки немедленно были захвачены немцами.

Германское командование, заменившее безответственную Центральную раду в Киеве новым правительством гетмана Скоропадского, недолго торжествовало победу. Не за горами было поражение Германии. На юге России еще более двух лет продолжалась кровопролитная борьба, в огне которой сгорел Черноморский флот. С осени 1918 года в этот огонь заботливо подливали масло бывшие союзники России — Великобритания, Франция, США.

18 июня 1918 года, под угрозой захвата германскими войсками Новороссийска, в ближайших бухтах по секретному при-

казу Совнаркома были затоплены линкор «Свободная Россия», одиннадцать эскадренных миноносцев и миноносцев. Решение о затоплении, обоснованное по существу, выполнялось поспешно и в обстановке ежедневной смены политических настроений команд. В результате подрыва и затопления на больших глубинах почти все эти корабли стали безвозвратными потерями: впоследствии удалось восстановить только один эскадренный миноносец.

Часть матросов и офицеров отказались выполнить приказ большевистского правительства. Линкор «Воля», семь эсминцев и миноносцев вернулись в Севастополь и были немедленно захвачены немцами. Чередование Андреевского, красного и желто-блакитного флагов тогда окончилось подъемом флага Германской империи.

В конце ноября российские корабли в Севастополе передали в цепкие руки бывших союзников — объединенных сил Антанты, посланных в Черное море для наведения «порядка» на юге России. Союзники, действуя в духе лучших британских традиций, поспешили вывести из Крыма новейшие боевые единицы нашего флота. В апреле 1919 года, оставляя Севастополь под натиском Красной армии, англичане не забыли об уцелевших кораблях некогда грозного российского флота. Адмиралы Калторп и Сеймур беспокоились о том, чтобы даже разоруженные броненосцы и крейсера не попали в руки большевиков. Британские моряки подорвали цилиндры главных машин линейных кораблей «Евстафий», «Иоанн Златоуст», «Борец за свободу», крейсера «Кагул», эсминца «Быстрый» и других. Девять подводных лодок, в том числе три совсем новых, были затоплены интервентами вблизи Севастополя.

Осенью 1919 года захваченный линкор «Воля» и эскадренные миноносцы союзники вернули в распоряжение командования белого русского флота Вооруженных сил Юга России. Однако новый эсминец «Счастливый» 24 октября погиб, застигнутый сильным штормом у острова Лемнос. Следует отметить, что белому морскому командованию так и не удалось полностью восстановить боеспособность своего флота: на кораблях катастрофически не хватало матросов. Недолгой оказалась и последняя битва за Крым. В ноябре 1920 года белый русский флот выполнил заключительную боевую операцию: эвакуировал из Крыма около 150 тысяч войск и беженцев.

Флот перешел в Константинополь, а вскоре нашел убежище во французской военно-морской базе Бизерта на африканском побережье Средиземного моря. В числе кораблей бизертской эскадры оказались и линкор «Воля», эсминцы «Беспокойный», «Дерзкий», «Гневный». «Поспешный», подводные лодки «Буревестник», «Тюлень», «Утка» и АГ-22.

Всем им было не суждено возвратиться в родные порты. В октябре 1924 года французское правительство признало СССР, и белый русский флот прекратил существование, Андреевские флаги были спущены, корабли перешли в распоряжение французских властей, которые еще раньше включили в состав своего флота некоторые вспомогательные суда. Попытки советского правительства вернуть корабли потерпели неудачу из-за нерешенности вопросов, связанных с уплатой российских долгов Франции, а также из-за враждебной позиции Великобритании.

Разорение промышленности и финансов не позволило большевикам достроить и многие корабли, оставшиеся на верфях Николаева.

Только прямые потери корабельного состава Черноморского флота в 1917–1924 годах выражались суммой не менее чем в 230 млн золотых рублей. Погибли плоды двадцатилетних созидательных усилий всех народов Российской империи. Морская оборона черноморских рубежей рухнула.

Черноморский флот так и не удалось полностью восстановить к 1941 году, т. е. к началу Великой Отечественной войны. В 1930-х годах для покрытия минимальных потребностей обороны на Черное море пришлось перевести линкор и крейсер из состава Балтийского флота, также ослабленного в ходе Гражданской войны и послевоенной разрухи. Заложенные в 1938–1940-х годах на верфях николаевских заводов новые линкоры и крейсера помешала достроить война.

Но в 1941 и 1942 годах, даже сравнительно слабый, наш Черноморский флот господствовал на море и сыграл огромную роль в битве за Крым и Кавказ, спасая положение на всем южном фланге советско-германского фронта. После Великой Отечественной войны прошло более шестидесяти мирных лет. За эти годы на восстановление и укрепление «морской мощи» нашей страны, в том числе и на Черном море, были затрачены огромные средства и усилия миллионов людей. О правильности избранных в послевоенные годы путей военно-морского строительства

можно спорить, но нельзя отрицать очевидного: созданный на Черном море флот к началу 90-х годов XX века представлял собой серьезную боевую силу, а кораблестроительная промышленность Николаева, Херсона и Керчи — базу для пополнения наших флотов на всех других театрах.

Изучение исторического опыта показывает, что в пылу политической борьбы флот и кораблестроение могут быть уничтожены в считанные годы и месяцы. Хотелось бы надеяться на мудрость политиков, выдержку и стойкость моряков-черноморцев, на единство нашего народа перед лицом серьезных испытаний.

Литература

1. Адмирал Ушаков. Документы. Т. 1. — М.: Военмориздат, 1951.
2. *Андриенко В.Г.* До и после Наварина. — М.: ООО «Издательство АСТ»; СПб.: Terra fantastica, 2002.
3. *Аренс Е.И.* Роль флота в войне 1877—1878 гг. — СПб., 1903.
4. *Березин Е.В.* Морская тактика. Часть историческая. — СПб., 1880.
5. *Бестужев Н.А.* Опыт истории российского флота. — Л.: Судпромгиз, 1961.
6. *Верещагин В.Г.* Повести, очерки, Воспоминания. — М.: Советская Россия, 1980.
7. *Веселаго Ф.Ф.* Краткая история русского флота. — 2-е изд. — М.—Л.: Военмориздат, 1939.
8. *Головачев В.Ф.* История Севастополя как русского порта. — СПб., 1872.
9. *Гост П.* Искусство военных флотов, или Сочинение о морских эволюциях: Пер. с франц. — СПб., 1764.
10. *Гребенищикова Г.А.* Русско-турецкая война 1787—1791 годов. Кинбурн и Очаков // Цитадель. — 2011. — № 18. — С. 58—78.
11. *Грибовский В.Ю.* Российский Черноморский флот в морских сражениях русско-турецкой войны 1787—1791 гг. — СПб.: ВВМУ им. М.В. Фрунзе, 1995.
12. *Грибовский В.Ю.* Флот в русско-турецкой войне 1877—1878 гг. — СПб.: ВВМУ им. М.В. Фрунзе, 1997.
13. Деятельность вице-адмирала С.О. Макарова в судостроении: сб. статей. — Л.: Судостроение, 1977.
14. История военно-морского искусства Т. 1 / Под ред. Р.Н. Мордвинова. — М.: Воениздат, 1953.
15. Книга Устав морской о всем, что касается доброму управлению, в бытности флота на море. — СПб., 1720.
16. *Коломб Ф.* Морская война. Ее основные принципы и опыт: пер. с англ. — М.: Военмориздат, 1940.
17. *Кондратенко Р.В.* Адмирал С.О. Макаров и планы Босфорской операции // Цитадель. — 2002. — № 10.
18. *Кондратенко Р.В.* Л.П. Семечкин. Судьба теоретика крейсерской войны. — СПб., 2003.

19. Морские сражения русского флота. Воспоминания, дневники, письма / сост. В.Г. Оппоков. — М.: Воениздат, 1994.
20. *Мэхэн А.Т.* Влияние морской силы на историю 1660—1783: пер. с англ. — М.; Л.: Военмориздат, 1941.
21. Не смолкнет эхо над Балканами. — М.: Молодая гвардия; София: Народна младеж, 1988.
22. *Овчинников В.Д.* Святой адмирал Ушаков (1745—1817). Историческое повествование о земном пути святого праведного война. — М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2003.
23. *Поггенполь М.Ю.* Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время 25-летнего его существования. — СПб., 1903.
24. Русско-турецкая война 1877—1878 гг. — М.: Воениздат, 1977.
25. *Семенов В.И.* Адмирал Степан Осипович Макаров. — СПб.; М., 1913.
26. *Скаловский Р.* Жизнь адмирала Федора Федоровича Ушакова. Ч. I. — СПб., 1856.
27. *Чернышев А.А.* Великие сражения русского парусного флота. — М.: Яуза: Эксмо, 2010.
28. *Чубинский В.* Об участии моряков в войне с Турцией 1877—1878 гг. — СПб., 1889.
29. *Цывинский Г.* 50 лет в Императорском флоте. — Рига, 1930.
30. *Jane F.* Imperial Russian Navy. — London, 1904.
31. *Buyuktugrul A.* Osmanlu deniz harp tarihi. Cilt: 2. Istanbul, 1970.

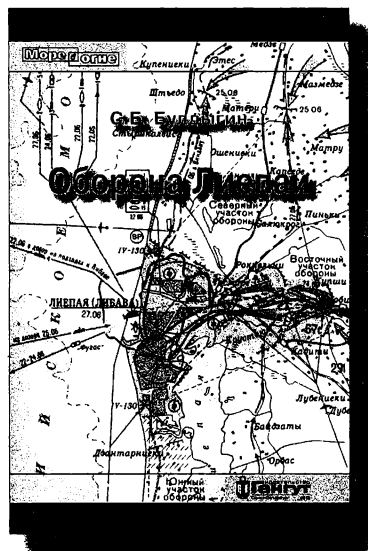
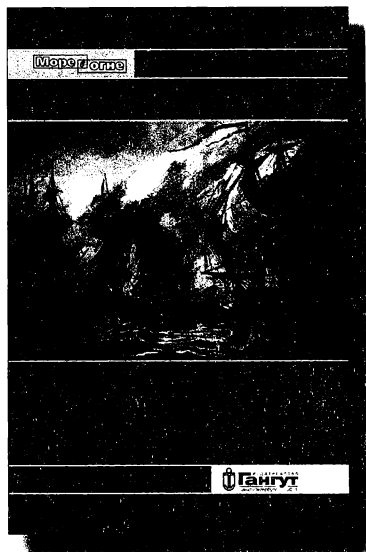
ОГЛАВЛЕНИЕ

От автора	3
Глава 1. Азовский флот Петра I. 1696–1711.....	9
Строительство Азовского флота	11
Керченский поход 1699 года	16
Глава 2. Русско-турецкая война 1787–1791 годов	24
Планы сторон, соотношение сил и характеристика флотов...24	
Первые боевые действия. Кампания 1787 года	34
Кампания 1788 года	37
Боевые действия в Лимане в кампанию 1788 года.	
Очаковское сражение 17–18 июня 1788 года	38
Сражение у острова Фидониси 3 июля 1788 года	45
Кампания 1789 года	53
Кампания 1790 года	57
Керченское сражение 8 июля 1790 года	66
Сражение у острова Тендра (сражение у Гаджибея) 28–29 августа 1790 года	72
Лиманская гребная флотилия на Дунае.	
Взятие Измаила	80
Кампания 1791 года	82
Сражение у мыса Калиакрия 31 июля 1791 года	83
Глава 3. Адмирал Ф.Ф. Ушаков и тактика парусного флота.....	92
Глава 4. Флот в русско-турецкой войне 1877–1878 гг.	
Обстановка, соотношение сил и планы сторон	106
Боевые действия на Дунае	117
Потопление монитора «Сейфи»	120
Боевые действия на Черном море	125
Действия парохода «Великий Князь Константин» против турецкого флота.....	125
Операции крейсеров «активной обороны»	129

Атаки Макаровым турецких кораблей.	
Первое успешное применение горпед.....	132
Угроза военного столкновения с Великобританией и Берлинский конгресс 1878 года	135
Глава 5. Черноморский флот в боях с «Гебеном».	
1914–1915 годы.....	140
Глава 6. Русские дредноуты в Великой войне на Черном море в 1915–1917 годах.....	154
Заключение комиссии по делу о гибели линейного корабля «Императрица Мария»	173
Справка штаба Севастопольского порта о нижних чинах команды «Императрицы Мария»	183
Глава 7. Гибель Черноморского флота. 1917–1924 годы.....	187
Литература	194

Книги издательства «Гангут» в серии

Море в огне



Издательско-полиграфический комплекс «Гангут» является ведущим российским издательством, специализирующимся в области популяризации истории отечественного флота, военного и гражданского судостроения.

В этом году издательству исполнилось 20 лет.

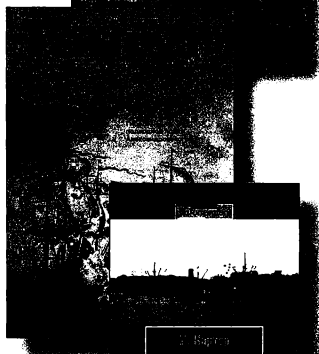
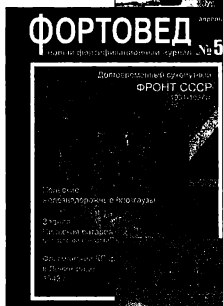
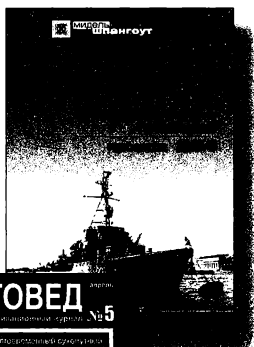
За это время им было опубликовано более 400 книг и регулярно выпускается несколько научно-популярных сборников, посвященных истории отечественного флота и судостроения, тем кто создавал корабли и служил на них, а также истории отечественной фортификации:

- «Гангут»
- «Кортик»
- «Фортoved»
- «Мидель-шпангоут»
- «Подводный флот Отечества».

«Гангут» выражает готовность сотрудничать со всеми организациями и частными лицами, кого интересует прошлое, настоящее и будущее отечественного флота, кого не оставляют равнодушными проблемы патриотического воспитания молодежи и сохранения морского наследия России.

«Гангут» готов предоставить свои информационные и производственные ресурсы исследователям, авторам и другим представителям национального морского сообщества для реализации новых совместных проектов, связанных с сохранением, изучением и популяризацией морского наследия России, как части мирового морского наследия.

197101, г. Санкт-Петербург,
ул. Большая Монетная, д. 16, офис-центр 3, оф. 10.
Тел. / факс: + 7 (812) 336-50-24.
e-mail: gangutprint@yandex.ru
www.gangut.su



В. Барто
**Почему я,
Господи?**

Грибовский
Владимир Юльевич

РОССИЙСКИЙ ФЛОТ НА ЧЕРНОМ МОРЕ. СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ. 1696–1924 гг.

Обложка: Маневры Черноморского флота в 1850 году. И.К. Айвазовский

Корректор: *Т.В. Руксина*
Компьютерная верстка: *Н.Г. Комова*

ООО «Издательско-полиграфический комплекс “Гангут”»
Адрес для писем: 191024, Санкт-Петербург, а/я 71;
офис: Санкт-Петербург, ул. Большая Монетная, д. 16,
офис-центр 3, офис 10. Тел./факс: (812) 336-50-24
e-mail: gangutprint@yandex.ru;
сайт: www.gangut.su

Подписано в печать 14.05.2012. Формат 84×108^{1/32}.
Печать офсетная. Гарнитура NewtonС, Helios.
Усл. печ. листов 10,5 + 0,42 вклейка.
Тираж 1000 экз. Изд. № 431.

Отпечатано в типографии ООО «А-Принт».
Санкт-Петербург, ул. Большая Монетная, д. 16,
офис-центр 3, офис 10. Тел/факс: (812) 325-28-21
e-mail: info@a-print.spb.ru;
сайт: www.a-print.spb.ru



Владимир Юльевич Грибовский родился в Ленинграде в 1951 году. По окончании в 1973 году ВВМУ им. М.В. Фрунзе служил на Северном флоте, на атомных подводных крейсерах стратегического назначения К-219, К-395 и К-444. С 1980 по 1983 год адъюнкт кафедры военно-морского искусства ВВМУ им. М.В. Фрунзе, затем преподаватель кафедры тактики ВМФ и военной истории в КВВМУ им. С.М. Кирова в Баку. С 1984 года преподаватель кафедры истории военно-морского искусства ВВМУ им. М.В. Фрунзе, а в 1997–2001 годах ее начальник. В настоящее время В.Ю. Грибовский — капитан 1 ранга запаса, ведущий научный сотрудник Института военной истории МО РФ, один из авторов действующей программы по военно-морской истории. Его перу принадлежит более двухсот научных работ. В.Ю. Грибовский — член редколлегии сборника «Гангут» со дня его основания и постоянный автор статей по истории Российского флота и судостроения.

Книга посвящена отдельным страницам истории российского Черноморского флота. Она начинается очерком о зарождении российского регулярного флота при Петре I, его строительстве и коротком боевом пути на Азовском море. Отдельные очерки посвящены русско-турецкой войне 1787–1791 гг., развитию тактики парусного флота в войнах XVIII в., флотоводческому искусству адмирала Ф.Ф.Ушакова, русско-турецкой войне 1877–1878 гг.

Последние три очерка описывают события Первой мировой войны 1914–1917 гг., борьбу Черноморского флота с германским линейным крейсером «Гоебен», междоусобную гражданскую войну и интервенцию, которые фактически привели к гибели нашего Черноморского флота.

