

УДК 93
ГРНТИ 03.29

С.О. МАКАРОВ И ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В ВОЕННЫХ ЦЕЛЯХ

Е. Г. Овчинникова, Н. Н. Овчинников

Цель данной статьи – показать, какую важную роль играет торговый флот в обеспечении экономической и политической безопасности страны. Опыт использования торговых судов в войнах 19 - начала 20-го веков наглядно показывает, что без сильного торгового флота у России не может быть мощного боеспособного военно-морского флота. Именно торговый флот является надежным резервом личного и судового состава военно-морского флота. Актуальность темы находит свое подтверждение в принятой 30 августа 2019 г. правительством России стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 г. В качестве одного из главных приоритетов ее развития ставится задача повышения мобилизационной готовности морских судов, плавающих под государственным флагом Российской Федерации. Статья посвящена изучению использования торговых судов в войнах России во второй половине 19 – начале 20 века на примере практического опыта выдающегося русского флотоводца С.О. Макарова.

Ключевые слова: транспортный флот, морская политика, Макаров С.О., морское могущество, русско-турецкая война, торговые суда, боевые корабли, Черноморский флот

Географическое положение нашей страны – наличие протяженных морских границ, удаленных районов с неразвитой сетью сухопутных сообщений и др. определило высокую значимость транспортного флота для обеспечения национальной безопасности.

За время существования нашего государства накоплен уникальный опыт применения морского и водного транспорта в военных целях.

Короткий исторический экскурс дает немало примеров. Можно вспомнить военно-торговые походы древнерусских князей. В ходе Ливонской войны после завоевания Нарвы впервые особое значение приобрел вопрос защиты гражданского судоходства. В ходе русско-турецких войн второй половины 18 века в состав военно-морских эскадр входили транспортные суда. Так, в штурме крепости Измаил 11 ноября 1790 г. участвовало 145 транспортных судов [4, с. 59].

Во второй половине 19 века в государственной морской политике усиливается внимание к развитию торгового флота и его пригодности не только для военных перевозок, но и переоборудования в военные корабли.

В немалой степени этому способствовало опубликование в России книги американского адмирала Альфреда Тайера Мэхэна «Влияние морской силы на историю 1660-1783 гг.».

Этот труд принес ему мировую известность. Его считают выдающимся военно-морским теоретиком конца 19 – начала 20 вв. Он стал кумиром морских офицеров американского флота.

В России книга впервые была опубликована в 1859 г. Ее основные идеи – маринизм, утверждающий, что судьбы человечества решаются на просторах мирового океана, и морская мощь как важнейший фактор установления мирового господства.

Оппонентом Мэхэна выступил С. О. Макаров, который написал капитальный труд – «Рассуждения по вопросам морской тактики», принесший автору заслуженную славу ученого. В нем он впервые определил, что морская тактика есть наука о морском бое. Она исследует элементы, составляющие боевую силу судов, и способы наиболее выгодного их применения в различных случаях на войне. Речь шла о паровом флоте.

В полный рост проблема использования морского транспорта в военных целях встала после окончания Крымской войны.

Как известно, по Парижскому трактату 1856 г. Россия была лишена права иметь на Черном море (как и Турция) военный флот.

Хотя этот договор и был аннулирован в 1871 г., создать к началу очередной русско-турецкой войны сильный военный флот на Черном море Россия не успела и кроме плавающих батарей ничего не имела. Нужно было при малочисленности морских сил найти эффективные методы борьбы с сильным флотом Турции. Решение этой проблемы было найдено С.О. Макаровым. Ему принадлежит идея переоборудования торговых судов в боевые корабли [3].

В годы русско-турецкой войны 1877-1878 гг. на Черноморском флоте были созданы отряды судов активной обороны (тактика, характерная для С.О. Макарова), которые кроме военных кораблей состояли из быстроходных пароходов, арендованных у РО-ПиТ (Российское Общество Пароходства и Торговли) и превращенных в крейсера.

В Севастополе находился пароход «Великий князь Константин», который по инициативе и под командованием лейтенанта Макарова стал базой для первых в мире паровых катеров с минным вооружением.

Именно его команда особенно отличалась атаками на турецкие суда. Командующему флотом адм. Н.А. Аркасу приходилось сдерживать лихого лейтенанта, который шестовыми, буксирными минами и торпедами наносил неприятелю точные удары и сеял в их рядах панику.

Действия Макарова получили всеобщее признание. В сентябре 1877 г. он был произведен в капитаны-лейтенанты, а через три месяца получил чин капитана второго ранга.

В перерывах между минными атаками пароход «Великий князь Константин» успешно выполнил ответственные и крайне рискованные перевозки провианта и фуража для нужд Кавказской армии из Керчи и Новороссийска в Сочи и Туапсе.

Торговые пароходы во многом способствовали успешному ведению и завершению боевых действий. Использование их в качестве боевых кораблей впоследствии получило распространение в иностранных флотах.

Опыт русских моряков в турецкую войну, успехи их минных катеров на Черном

море и на Дунае послужили мощным толчком к развитию минного дела во всех флотах и созданию нового типа военных кораблей-миноносцев. Приоритет русской технической мысли здесь неоспорим.

На волне патриотического подъема, вызванного русско-турецкой войной и необходимостью укрепления Черноморского флота, начался сбор средств на строительство флота, который бы в мирное время служил целям торговли, а в военное выполнял бы воинские перевозки и нес крейсерскую службу.

Был создан Комитет по устройству Добровольного флота. Указ был подписан Александром II 11 апреля 1878 г. Комитет занимался сбором, хранением и расходованием средств. Возглавил его наследник престола будущий император Александр III, вице-председателем стал статс-секретарь К.П. Победоносцев [1, с.2 05].

Поступившие в Комитет средства по устройству добровольного флота позволили приобрести летом 1878 г в Германии три первых парохода. Приобретаемые суда должны были соответствовать определенным требованиям: скорость не менее 13 узлов, запас угля на 20 суток полного хода. Прочность корпуса, позволяющая устанавливать на палубе орудия калибром 152 и 203 мм.

Они получили названия «Россия», «Москва», «Петербург». Эта традиция – отмечать имена городов, особо отличившихся в сборе пожертвований, сохранилась и в дальнейшем.

В 1903 г. было принято специальное постановление «О вооружении пароходов Добровольного флота артиллерией и об условиях ее хранения и боевых запасов». Этим постановлением предусматривалось согласование проекта каждого закладываемого парохода с Морским техническим комитетом, что означало формирование специального проекта судна и его включение в мобилизационные планы.

На таких условиях взаимоотношений с государством функционировали и другие общества – российская Балтийская компания, Рижское пароходное общество.

Еще в 1864 г. началось военное проникновение России в Среднюю Азию. Присоединение к России Средней Азии было завершено покорением туркменских племен с 1881 по 1884 гг. Велика была роль морских сообщений и морского транспорта при проведении Ахалтекинской операции. Флот осуществлял перевозки через Каспий материалов для строительства железной дороги. Строительство осуществляли железнодорожные войска.

По плану генерала М. Д. Скобелева все грузоперевозки первое время должны были осуществляться верблюжьими караванами (3000 верблюдов). С 1 сентября 1880 г и до 1 февраля 1881 г. на участке Михайловский залив (восточное побережье Каспийского моря) – Айдин должна была быть построена железная дорога. Однако не был решен один из важнейших вопросов – судоходен ли Михайловский залив. Согласно лоции – не судоходен.

Морской частью экспедиции было поручено руководить капитану II ранга С.О. Макарову. Он решил лично убедиться в правильности лоции.

Его вывод – хотя фарватер очень извилист, но годен для плавания.

Планировалось все грузы, предназначенные для строительства железной дороги доставлять до Астрахани и там перегружать на морские суда и баржи, отправляя на восточный берег Каспия через Михайловский залив в начальный пункт будущей дороги.

Морское министерство не смогло выделить необходимое количество пароходов, поэтому военное ведомство было вынуждено арендовать у пароходства «Кавказ и Меркурий» два парохода и четыре речных баржи для транспортировки грузов по Михайловскому заливу.

Вес всего железнодорожного груза: шпал, рельсов, вагонов, локомотивов доходил до 2,5 млн. пудов.

О проделанной работе С. О. Макаров доложил в отчете контр-адмиралу М. М. Пещурову. Было нанято еще 100 шхун грузоподъемностью от 10 до 300 тыс. пудов грузов. Вагоны грузились на палубе по четыре на каждой шхуне, локомотивы также грузились на палубу. С.О. Макаров предложил на шхуны, имевшие на палубах по два локомо-

тива и тендер, весивших до 4 тыс. пудов, загружать в трюмы рельсы до 6 тыс. пудов как балласт. Такой способ позволил выдерживать судам на Каспийском море осенние штормы. Работы велись днем и ночью.

Можно говорить о том, что в ходе Ахалтекинской операции повышение требовательности к мобильности войск обеспечили более широкое применение средств морского и речного транспорта, а морские перевозки рассматривались как элемент боевой деятельности транспортного флота.

Из 28 участвовавших в походе матросов 25 вернулись с георгиевскими крестами. В знак своего уважения к Макарову Скобелев обменялся с ним Георгием IV-ой степени. С этим скобелевским Георгием Макаров не расставался до конца своей жизни.

В августе 1881 г. в Санкт-Петербурге состоялось особое совещание, касавшееся вопроса будущего развития флота, где была принята долгосрочная кораблестроительная программа (председатель – великий Князь Алексей Александрович). Было принято постановление о том, что первой заботой по восстановлению морских сил должно быть возрождение Черноморского флота.

К началу мая 1883 г. Макаров подготовил секретную записку с описанием Босфора и планом десантной операции с пунктами десантирования. Предполагалось задействовать оборудованные транспортные суда для 100 тыс. десанта.

Подтверждением возможности высадки флотом больших десантов служила упомянутая переброска войск, верблюдов и железнодорожной техники в 1880-1881 гг. Макаровым на Каспии. Капитан I ранга Макаров уже имел большой опыт в организации воинских перевозок, полученный им в ходе русско-турецкой войны 1877-1878 гг.

На основе этого опыта С.О. Макаров разработал большое число всевозможных приспособлений для подъема грузов различной массы и лошадей, буксировки и др. Были разработаны боевые документы по высадке и обеспечению морских десантов, в том числе на транспортных судах.

Черноморский флот к этому времени значительно превосходил турецкий. Турецкие корабли с 1879 по 1914 гг. не появлялись в Черном море.

Если русско-турецкая война показала роль торгового флота как резерва для пополнения состава боевых кораблей, то русско-японская война 1904-1905 гг. доказала его необходимость для обеспечения боевой деятельности военных эскадр.

Для сопровождения уходящей с Балтики эскадры требовалось не менее 60 транспортов грузоподъемностью до 400 тыс. тонн, так как только угля для эскадр надо было перевести 300 тыс. тонн. Практически можно было получить только 11 пароходов.

Погрузка угля часто проводилась на открытых рейдах в условиях тропической жары и на морской зыби. Только на переходе через Индийский океан эскадра 5 раз принимала уголь с транспортов с помощью корабельных баркасов в открытом океане.

Кроме военных перевозок торговые суда применялись в качестве вспомогательных крейсеров в целях нарушения подвоза в Японию военной контрабанды. Так крейсер-

ство в Индийском океане осуществляли суда Доброфлота – «Петербург» и «Смоленск». Суда вышли из Севастополя. Только пройдя Суэцкий канал, оба судна установили вооружение, сменили купеческие флаги на военно-морские, создав прецедент для международного морского права.

К сожалению, к началу русско-японской войны, по мнению С. О. Макарова и выдающегося русского кораблестроителя А. Н. Крылова, эффективной системы управления флотом и его стратегической подготовки в России не было. Макаров оставил флоту поучительное наследие в виде научных трудов и огромного практического опыта [2, с. 145].

Таким образом, опираясь на имеющийся опыт, следует признать, что морской и внутренний водный транспорт России в ходе военных конфликтов показал себя надежным помощником и резервом для военно-морского флота.

Список источников и литературы

1. Пузырев В. П. и др. Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота. М., 1995.
2. Крылов А. Н. Мои воспоминания. М., 2003.
3. Островский Б. Г. Адмирал Макаров. М., 1954 [электронный ресурс]. URL: <https://libcat.ru/knigi/dokumentalnye-knigi/biografii-memuary/143x3-boris-ostrovskij-admiral-makarov.html> (дата обращения 05.01.2022).
4. Кириченко А. В. и др. История военных сообщений на морском и внутреннем водном транспорте. М., 2017.

Овчинникова Елена Григорьевна – к.и.н., доцент кафедры Истории и регионоведения, Санкт-Петербургский государственный университет телекоммуникаций им. проф. М. А. Бонч-Бруевича (г. Санкт-Петербург, Россия), egovc@mail.ru

Овчинников Николай Николаевич – к.и.н., доцент, зав. кафедрой Отечественной истории, политологии и социологии, Государственный университет морского и речного флота им. адм. С. О. Макарова (г. Санкт-Петербург, Россия), npovch@mail.ru

S. O. MAKAROV AND EXPERIENCE IN THE USE OF MARITIME AND INLAND WATER TRANSPORT FOR MILITARY PURPOSES

E. G. Ovchinnikova, N. N. Ovchinnikov

The purpose of this article is to show the important role of the merchant fleet in ensuring the economic and political security of the country. The experience of using merchant ships in the wars of the 19th and early 20th centuries clearly shows that without a strong merchant fleet Russia cannot have a powerful combat-capable navy. The merchant fleet is a reliable reserve of personnel and naval personnel. The topicality of the topic is confirmed in the strategy adopted by the Government of Russia on August 30, 2019. The Russian

Federation to 2030. One of the main priorities of its development is to increase the mobilization readiness of the marine sector vessels, flying the national flag of the Russian Federation. The article is devoted to the study of the use of merchant ships in the wars of Russia in the second half of the 19th - beginning of the 20th century on the example of the practical experience of the outstanding Russian fleet commander S.O. Makarov.

Keywords: transport fleet, maritime policy, S.O. Makarov, naval power, Russian-Turkish war, merchant ships, warships, Black Sea fleet

References

1. *Puzirev V. P. et al. Pod flagom Rossii. Istoriya zarozhdeniya i razvitiya morskogo torgovogo flota* [Under the flag of Russia. The history of the origin and development of the merchant marine]. M., 1995. (In Russ.)
2. *Krylov A. N. Moi vospominaniya* [My memories]. M., 2003. (In Russ.)
3. *Ostrovsky B. G. Admiral Makarov* [Admiral Makarov]. M., 1954 [electronic resource]. URL: <https://libcat.ru/knigi/dokumentalnye-knigi/biografii-memuary/143x3-boris-ostrovskij-admiral-makarov.html> (accessed: 05.01.2022). (In Russ.)
4. *Kirichenko A. V. et al. Istoriya voennykh soobshcheniy na morskome i vnutrennem vodnom transporte* [History of military communications by sea and inland water transport]. M., 2017. (In Russ.)

Ovchinnikova Elena Grigoryevna – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of History and Regional Studies, The Bonch-Bruевич St. Petersburg State University of Telecommunications. (St. Petersburg, Russia), egovc@mail.ru

Ovchinnikov Nikolay Nikolaevich – candidate of historical sciences, associate professor, head. Department of National History, Political Science and Sociology faculty, Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping (St. Petersburg, Russia), nnovch@mail.ru

Статья поступила в редакцию: 09.01.2023; принята к публикации: 05.06.2023.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:

Овчинникова Е. Г., Овчинников Н. Н. С. О. Макаров и опыт применения морского и внутреннего водного транспорта в военных целях // Социогуманитарные коммуникации. – 2023. – № 2(4). – С. 62-66.

FOR CITATION:

Ovchinnikova E. G., Ovchinnikov N. N. S.O. Makarov i opyt primeneniya morskogo i vnutrennego vodnogo transporta v voennykh celyah [S.O. Makarov and experience in the use of maritime and inland water transport for military purposes] // *Sociogumanitarnye kommunikacii* [Social and humanitarian communications]. 2023. № 2(4). P. 62-66.