

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
имени М. В. ЛОМОНОСОВА

*На правах рукописи*

**Чекмарев Сергей Артурович**

**Планирование и подготовка Босфорской экспедиции  
в конце XIX – начале XX века**

Специальность 5.6.1 – Отечественная история

**ДИССЕРТАЦИЯ**

на соискание ученой степени кандидата исторических наук

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

Москва  
2024

## Оглавление

<b>Введение</b>	4
<b>Глава 1. Внешнеполитические противоречия держав в последней четверти XIX в.</b>	25
§1. Обстановка в регионе Балкан и Черноморских проливов к 1878 г.	28
§2. Позиция союзников и сторонников России по Русско-турецкой войне 1877–1878 гг.	39
§3. Противостояние с Великобританией по Восточному вопросу	47
§4. Дефиниция цели десантной экспедиции как военно-политической акции превентивного характера	58
<b>Глава 2. Формулировка задачи и первый этап подготовки десанта (1880-е гг.)</b>	66
§1. Особое совещание 1881 г. как отправная точка подготовки Босфорской операции	66
§2. Военные агенты России в регионе Балкан и Проливов	73
§3. Первичное планирование экспедиции в 1880-х г	82
§4. Создание в 1885г. Комиссии по обороне Черноморского побережья	91
§5. Роль Русского общества пароходства и торговли в Босфорской операции	107
<b>Глава 3. Особый артиллерийский запас и минно-артиллерийская позиция как главные средства блокирования Босфора</b>	112
§ 1. Соотношение возможностей Средиземноморской эскадры Великобритании и сил России	114
§ 2. Генезис идеи минно-артиллерийского блокирования Босфора	115
§3. Минное оружие и его планируемое использование	123
§4. Особый артиллерийский запас и его роль в экспедиции	130
§5. Подготовка Особого запаса к десантной операции	142
§6. Особый запас в итоговых планах 1900 г.	146
§7. Моделирование боевого столкновения в Босфорском проливе	149
<b>Глава 4. Подготовка Босфорской десантной эскадры (1890-е гг.)</b>	163
§1. Подготовка боевых кораблей Черноморского флота	165
§2. Особенности подготовки десантного корпуса	196
§3. Формирование группировки транспортов для десантной эскадры	218
§4. Вопросы судостроения и логистики в создании экспедиционной эскадры	236
§5. Проблемы управления и администрирования деятельности по подготовке операции	250

<b>Глава 5. Попытка реализации Босфорской экспедиции и смена внешнеполитических приоритетов на рубеже XIX – XX веков</b>	256
§1. Дипломатическая подготовка в 1890-е гг.	256
§2. Попытка проведения Босфорской экспедиции	267
§3. Итоговое планирование и изменившийся замысел операции	274
§4. План операции генерала Дохтурова 1900 г.	281
§5. Военная игра 1902 г.	301
§6. Смена внешнеполитических и военных приоритетов в начале XX в.	313
<b>Заключение</b>	332
<b>Список источников и библиография</b>	341

## **Введение**

**Научная значимость и актуальность.** Работа посвящена подготовке военной операции по захвату части Босфорского пролива, планировавшейся Российской империей в конце XIX – начале XX века. Операция задумывалась как военно-политическая акция в стратегически важном для России регионе при неблагоприятной международной обстановке. Экспедиция, таким образом, обладала рядом особенностей, на тот момент уникальных для внешнеполитических и военных действий России.

В этом ключе анализируется специфика создания в Российской империи в исторически короткие сроки военно-технической, кораблестроительной и инфраструктурной базы для подобной широкомасштабной акции в условиях ограниченных финансовых и материальных возможностей страны. Изучается влияние, оказанное подготовкой операции на внешнюю политику, вооруженные силы и военную экономику России.

**Объект и предмет исследования.** Объектом исследования выступает подготовка Босфорской экспедиции, под которой понимаются мероприятия по занятию армией и флотом Российской империи Босфорского пролива с захватом десантом ключевых укрепленных пунктов, а также последующие действия по блокаде пролива и противодействию чужим флотам. Объект изучается в расширенной трактовке – от появления замысла операции в конце 70-х годов XIX века до фактического отказа от экспедиции после Русско-японской войны. Предметом исследования являются в совокупности основные сферы подготовки Босфорской экспедиции. К ним относятся внешнеполитический контекст действий России на Балканском направлении и в регионе Черноморских проливов, подготовительные мероприятия руководства страны, Военного и Морского министерств, ход и результаты десантных маневров и учений, а также разрабатываемые планы проведения операции.

**Хронологическими рамками исследования** являются 1880–1903 гг.

Условной нижней хронологической границей являются завершающие годы царствования Александра II и первые годы после вступления на престол императора Александра III, в течение которых был сформирован замысел экспедиции. Работа охватывает период до начала Русско-японской войны, послужившей финалом поворота активной политики России от региона Проливов к Дальнему Востоку. Ограниченно затрагиваются события 1906–1908 гг., в ходе которых приняты решения об окончательном отказе от Босфорской экспедиции.

**Территориальные границы исследования** связаны с его объектом и предметом и включают Балканский регион, бассейн Черного моря и Черноморские проливы. В плане русско-британского и франко-британского соперничества рассматриваются также стратегические аспекты ситуации в Средиземном море.

**Цель и задачи исследования.** Целью исследования является выявление закономерностей политического целеполагания применительно к захвату Босфора, особенностей военно-стратегического и тактического планирования действий армии и флота, а также характерных черт масштабной подготовки десантной операции. Для достижения поставленной цели были определены следующие задачи:

- обозначить эволюцию взглядов военно-политического руководства страны на цель военной операции в районе Проливов, дать характеристику итоговой цели экспедиции по захвату Верхнего Босфора в ее развитии;
- изучить особенности планирования высадки и практической подготовки десанта, при этом охарактеризовать концепцию минно-артиллерийской позиции, формирование и роль в операции артиллерийского Особого запаса;
- рассмотреть разведывательное освещение региона и сил вероятных противников, а также влияние соотношения сил на реализуемость десантной операции;
- дать характеристику конкретным планам десантной операции в период

наивысшей готовности сил армии и флота, оценить итоги военно-штабных игр на основе этих планов, обозначить имевшиеся разногласия в политическом и военном руководстве России;

– охарактеризовать изменения характера планировавшейся десантной операции в зависимости от эволюции военно-политической обстановки в регионе Проливов к началу XX века, а также от смены военно-стратегических приоритетов страны.

**Методологической основой** исследования являются принципы историзма, научной объективности и системности. Использование принципа историзма заключается в том, что подготовка и планирование Босфорской экспедиции рассматривается через призму определённого исторического периода в причинно-следственной связи с различными событиями и в их взаимной обусловленности. Суть принципа научной объективности состоит в использовании всего имеющегося комплекса источников с его взвешенным анализом, без predetermined или односторонних выводов.

**Степень изученности темы.** К литературе в общем плане характеризующей международные проблемы, принципиальные для России в тот период, можно отнести академический труд советского периода «История дипломатии», а именно том второй – «Дипломатия в Новое время (1872–1919)», в котором главы, затрагивающие исследуемые вопросы, написаны профессором В.М. Хвостовым<sup>1</sup>.

В литературе, посвященной непосредственно проблематике черноморских Проливов и Восточному вопросу в целом, установилась определенная тенденция к анализу преимущественно внешней политики заинтересованных стран и конфликтов их интересов. Аспекты же военно-стратегического планирования и подготовки конкретных операций получили несколько меньшее освещение.

Используются также научные труды и монографии, посвященные

---

<sup>1</sup> История дипломатии. Т. 2. Дипломатия в Новое время (1887–1919). Под ред. В.П. Потемкина. М.-Л., 1945. 423 с.

проблематике Восточного вопроса, межгосударственным противоречиям на Балканах и отдельным принципиальным аспектам международных отношений того времени.

Крупный американский специалист по Балканам Л.С. Ставрианос<sup>2</sup> в своей работе по истории Балканского полуострова анализирует степень влияния России в делах балканских славянских стран после 1878г. и их возможное использование в качестве союзников для достижения своих стратегических целей. В своей работе Ставрианос большое внимание уделял запискам и воспоминаниям дипломатов различных стран.

Здесь же можно отметить труд известного советского историка А.З. Манфреда, в котором характеризуется процесс сближения России и Франции в конце XIX – начале XX веков, отмечается планирование совместных военных действий<sup>3</sup>. При этом автор опирается на дипломатическую переписку и другие документы МИД России и Франции. Подробно разбирается складывание франко-русского союза, выразившегося впоследствии в подписании политического соглашения и военной конвенции. Подобный анализ обеспечивает понимание международной обстановки первой половины 90-х годов.

Основной работой по внешней политике России в регионе Проливов считается коллективная монография В.А. Георгиева, Н.С. Киняпиной, М.Т. Панченкова, В.И. Шеремета<sup>4</sup>. Работа носит общий и практически универсальный характер, охватывая значительный период почти в полтора века. Исследованию более узкого временного периода посвящен академический труд коллектива авторов «История внешней политики России. Вторая половина XIX века», в создании которого также принимали активное участие Н.С. Киняпина и И.С. Рыбаченок<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> *Stavrianos L.S. The Balkans since 1453. New York, 1958. 970 p.*

<sup>3</sup> *Манфред А.З. Образование русско-французского союза. М., 1975. 375 с.*

<sup>4</sup> *Восточный вопрос во внешней политике России. Конец XVIII – начало XX в. Отв. ред. Н.С. Киняпина. М., 1978. 434 с.*

<sup>5</sup> *История внешней политики России. Вторая половина XIX века. Отв.ред. В.М.Хевролина. М., 1997. 383 с.*

Акцент на исследовании влияния Российской империи на развитие балканских государств делает еще один американский автор – Барбара Елавич<sup>6</sup>, в определенной степени являющаяся последователем Ставрианоса. По мнению обоих авторов, в конце XIX в. Санкт-Петербург резко активизировал свое вмешательство в дела новоиспеченных государств, особенно Болгарии и Сербии, в целях возможно более плотного контроля за их политикой. Елавич традиционно уделяет большое внимание материалам российской дипломатической переписки и циркулярам МИД. Анализ Елавич демонстрирует уровень заинтересованности России в приобретении надежных союзников в стратегически важном для себя регионе.

Работой, дающую общую характеристику формирования, устройства и тактики русской императорской армии и флота того времени является монография авторитетного американского историка Б. Меннинга<sup>7</sup>, опирающегося на материалы российской военной периодики исследуемого периода и военно-теоретических работ современников (М.И. Драгомиров, Г.А. Леер и т.д.).

На подготовку России к возможным военным действиям против Турции оказало значимое негативное влияние изменение политики Болгарии, условно берущее свое начало в 1885 г. Общую ситуацию в Болгарии и особенности русского влияния в регионе характеризует советский болгарист В.И. Косик<sup>8</sup>, выделяя деятельность русского посла генерала А.В.Каульбарса. При этом автор широко использует отчеты российских официальных представителей в Болгарии разных лет. Представляется, что изменение внешнеполитической ориентации Болгарии, описанное Косиком, послужило одной из предпосылок

---

<sup>6</sup> *Jelavich B.* History of the Balkans. Vol. 1: Eighteenth and nineteenth centuries. Cambridge, 1983. 400 p.

<sup>7</sup> *Menning B.W.* Bayonets Before Bullets. The Imperial Russian Army, 1861–1914. Indianapolis, 1992. 334 p.

<sup>8</sup> *Косик В.И.* Политика России в Болгарии, 1879–1894 гг. Диссертация на соискание степени доктора наук. М., 1993. 370 с.; *Он же.* Политическое развитие Болгарии после освобождения // История Балкан на переломе эпох (1878–1914 гг.). Отв.ред. К.В.Никифоров. М., 2017. С.55–86.



перехода России к самостоятельным и единоличным действиям, в том числе в виде подготовки десанта на Босфор.

Также для понимания общей международной обстановки и внешнеполитического курса Российской империи полезной представляется работа В.В. Дегоева<sup>9</sup>. Являясь известным специалистом по Кавказской войне, он уделяет особое внимание комплексу проблем, называемому «Восточным вопросом». Однако само пособие носит скорее повествовательный характер и ограничивается изучением именно внешней политики Российской империи без акцента на военную составляющую.

В работе историка Р.В. Кондратенко рассматривается строительство флота и технические аспекты подготовки экспедиции в контексте характеристики основных направлений морской политики Российской империи в 80-х годах XIX в.<sup>10</sup>. Автор подробно описывает изменения морской стратегии Российской империи, соответствующие реформы Морского министерства, проведенные под руководством И.А. Шестакова, и последовательное усиление и развитие российского Черноморского флота. Кондратенко делает акцент на том, что Александр III придавал большое значение реализации Босфорской экспедиции. Исследование базируется на материалах морских архивов – РГАВМФ, в частности на фонде Главного морского штаба.

На аналогичных архивных источниках базируется и монография американского ученого Николаса Папастратигакиса<sup>11</sup>, исследующего изменения морской доктрины России и военно-морского строительства уже на следующем временном этапе, предшествующем Русско-японской войне.

Работы американского и английского авторов – Артура Мардера<sup>12</sup> и Пола Кеннеди<sup>13</sup>, написанные с широким привлечением материалов уже

---

<sup>9</sup> Дегоев В.В. Внешняя политика России и международные системы: 1700–1918 гг. М., 2004. 494 с.

<sup>10</sup> Кондратенко Р.В. Морская политика России 80-х годов XIX века. СПб., 2006. 344 с.

<sup>11</sup> Papastratigakis N. Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. 342 p.

<sup>12</sup> Marder A.J. The Anatomy of British Sea Power. New York, 1940. 580 p.

<sup>13</sup> Kennedy P.M. The Rise and Fall of British Naval Mastery. London, 1976. 405 p.

британских архивов, в свою очередь характеризуют военно-морские концепции и логику внешнеполитических действий основного российского соперника в Восточном вопросе – Великобритании.

Необходимо отметить, что военная политика России по решению «Восточного вопроса» получила значительное освещение в трудах историков. С другой стороны, непосредственно тема подготовки Босфорской экспедиции в указанный временной отрезок освещена несколько меньше.

К научным трудам более специализированного характера относятся следующие.

В первой половине XX в. проблема возможного захвата Проливов нашла отражение в трудах советского историка В.М. Хвостова. Он подчеркивает колоссальную значимость черноморских Проливов для «царской России» и их доминирующую роль в международной ситуации того времени<sup>14</sup>. Исходя из невозможности России захватить Проливы из-за нехватки военной мощи в 1880-х, Хвостов делает все же акцент на наступательном характере российской политики в регионе. В своей работе Хвостов опирался на архив российского министерства иностранных дел, активно использовал переписку посольства в Константинополе.

С точки зрения объективной оценки боевых качеств предполагаемого противника необходимо отметить статью А.С. Силина, в которой он раскрывает деятельность германской военной миссии генерала фон дер Гольца по реорганизации турецкой армии<sup>15</sup>. Например, усилиями офицеров миссии была полностью реформирована армия константинопольского военного округа, то есть непосредственный противник русского десанта.

Нина Степановна Киняпина, являясь крупным специалистом по внешней политике России в регионе Проливов, в своей работе детально

---

<sup>14</sup> Хвостов В.М. Проблемы захвата Босфора в 90-х гг. XIX в. // Историк-марксист. 1930. Т.20. С.100-129; Он же. Предисловие к записке А.И. Нелидова в 1882 г. о занятии проливов // Красный архив. 1931. Т. 3 (46). С.179–181.

<sup>15</sup> Силин А.С. Германская военная миссия фон дер Гольца в Турции в 1882–1895 гг. // Ученые записки по новой и новейшей истории. Вып. 2. М., 1956. С. 318–398.

разобрала внешнеполитический контекст, но подготовке самой экспедиции уделила сравнительно мало внимания<sup>16</sup>. Н.С. Киняпина в целом придерживается мнения, что силовой вариант решения проблемы являлся в то время для руководства страны нежелательным, и отводит особую роль дипломатии и поддержанию статус-кво. Соответственно фундаментом для ее труда послужили материалы АВПРИ.

Поиску Россией возможных европейских союзников своей политики в регионе Проливов посвящены работы И.С. Рыбаченок. Так, в этом контексте она разбирает взаимоотношения России и Франции во время Ближневосточного кризиса середины 90-х годов XIX века<sup>17</sup>.

Принципиальную важность русско-французских военных соглашений для планируемой Босфорской экспедиции отмечает и О.Р. Айрапетов в своей книге, посвященной деятельности руководителя русского Главного штаба, который собственно и планировал экспедицию<sup>18</sup>. Исследователь отмечает также своеобразный дуализм замысла Босфорского мероприятия, направленного как на укрепление безопасности России в Черноморском регионе, так и на обеспечение стратегических интересов страны на западном направлении. Позднее автор осуществил ретроспективный анализ попыток России спланировать и провести подобную операцию в более ранний период – до 1884 г.<sup>19</sup>.

Уже в текущем веке вышло значительное количество научных работ, посвященных изучению отдельных аспектов подготовки и планирования экспедиции. Так, необходимо упомянуть статьи М.Ю. Асиновской, занимавшейся деятельностью русской военно-морской разведки на Балканах в

---

<sup>16</sup> Киняпина Н.С. Балканы и проливы во внешней политике России в конце XIX века (1878–1898). М., 1994. 207 с.

<sup>17</sup> Рыбаченок И.С. Русско-французский союз в Ближневосточном кризисе 1894–1898 годов // Россия и Франция XVIII–XX века. Вып. 1. М., 1995. С.152–177.

<sup>18</sup> Айрапетов О.Р. Забытая карьера «Русского Мольтке». Николай Николаевич Обручев (1830–1904). СПб., 1998. 314 с.

<sup>19</sup> Айрапетов О.Р. К вопросу о проекте захвата Босфора (из истории внешней политики и стратегии России 1806–1884гг.) // Etudes balkaniques. 2009. № 1. С. 143–158.

конце XIX в.<sup>20</sup> Автор отметила целенаправленные усилия по отслеживанию благоприятных и негативных обстоятельств для проведения десанта, в том числе методичный сбор информации о вооруженных силах Турции, ее укреплениях и состоянии флота. Исследовательница продолжает вводить в научный оборот донесения и отчеты российских военных агентов в Константинополе и на Балканах. Аналогичному комплексу вопросов посвящена статья И.С. Рыбаченок<sup>21</sup>.

Действия русских военно-морских агентов детально рассматриваются и в диссертации А.Ю. Емелина<sup>22</sup>. Интересным представляется описание борьбы между великими державами в области научно-технического шпионажа в интересах своих военных флотов. В диссертации используются документы и отчеты из РГАВМФ по военно-морской тематике и РГВИА по вопросам сухопутных военных действий.

Деятельность военной разведки на Балканах описывает в своей работе В.Б. Каширин<sup>23</sup>. Несмотря на то, что его работа посвящена в основном периоду Первой мировой войны, в первых двух главах он разбирает деятельность военных разведчиков в конце XIX – начале XX вв. При этом описывается использование в целях сбора сведений различных добровольных и коммерческих обществ, типа РОПиТ, а также привлечение торговых судов для наблюдения за Константинополем. Автор также активно привлекает материалы Ф. 400 РГВИА. Материалы, собранные В.Б. Кашириным, дают полное представление о системе работы российских военных агентов, в т.ч. на территории Османской империи. Охарактеризованы их основные приоритеты

---

<sup>20</sup> *Асиновская М.Ю.* Военно-морская разведка на Балканах в период царствования Александра III. Подготовка Босфорской экспедиции // Вестник Московского университета. Серия 8: История. 2004. № 3. С.43–54; *Она же.* Русская военная разведка на Балканах в конце XIX в. // Вопросы истории. 2002. № 11. С.142–155.

<sup>21</sup> *Рыбаченок И.С.* На берегах Золотого Рога: Русские военно-морские агенты в Турции // Родина. 2007. № 4. С. 78–81.

<sup>22</sup> *Емелин А.Ю.* Военно-морские агенты России: эволюция института, его задач и методов: 1856–1918. Диссертация на соискание степени кандидата наук. СПб., 2007. 264 с.

<sup>23</sup> *Каширин В.Б.* Дозорные на Балканах: русская военная разведка в странах Балканского полуострова накануне и в годы Первой мировой войны. М., 2014. 629 с.

при изучении турецких вооруженных сил, акватории Босфора и прибрежных укреплений, сводившиеся к подготовке успешной высадки.

Одновременно с отмеченной научной деятельностью осуществлялось изучение усилий России в Босфорском вопросе на фоне всей внешней политики страны. Так, в своей монографии по внешней политике России на рубеже веков И.С. Рыбаченок посвящает подготовке Босфорской экспедиции и отношениям с Турцией отдельную главу. Скептически относясь к перспективам реализации экспедиции, автор в качестве одной из причин отказа от ее проведения указывает изменение приоритетов политики в сторону Дальнего Востока, при этом привлекая для аргументации значительный архивный материал РГАВМФ<sup>24</sup>.

Комплексный и системный подход к изучению проблемы Босфорской экспедиции также характерен для трудов по внешней политике Российской империи О.Р. Айрапетова, рассматривающего вопрос как одно из направлений общей стратегии государства<sup>25</sup>. В монографии по Русско-японской войне 1904–1905 гг. ряд глав посвящен изучению именно ситуации на Балканах и в Восточном Средиземноморье, в частности – «Балканский тыл русской дальневосточной политики»<sup>26</sup>. В целом, автор придерживается мнения, что подготовка и реализация Босфорской экспедиции являлась одной из приоритетных военных задач России в конце XIX в. Подчеркивается, что высадка на Босфоре была технически подготовлена к середине 1890-х гг., но после воцарения Николая II вектор стратегии и внешней политики империи постепенно переориентировался на Дальний Восток. Активно используются в том числе документы Азиатского департамента Главного штаба, материалы

---

<sup>24</sup> *Рыбаченок И.С.* Закат великой державы. Внешняя политика России на рубеже XIX–XX вв.: цели, задачи и методы. М., 2012. 582 с.

<sup>25</sup> См. например: *Айрапетов О.Р.* Внешняя политика Российской империи 1801–1914 гг. М., 2006. 668 с.

<sup>26</sup> *Айрапетов О.Р.* На пути к краху. Русско-японская война 1904–1905 гг. Военно-политическая история. М., 2014. 496 с. *Он же.* Англо-русское противостояние в восточном средиземноморье и проблема захвата Босфора в 90-х гг. XIX века // Россия и реформы. Сост. Н.В. Самовер. М., 1997. С. 108–122.

генерала-квартирмейстера и другие источники фонда Главного штаба (Ф. 400 РГВИА).

Ряд современных авторов подробно рассматривают англо-русское противостояние в регионе Босфора и Дарданелл как частный случай глобального соперничества двух держав. В этом ключе целесообразно отметить статью зарубежного историка Николаса Папастратигакиса, в которой по британским документальным источникам производится подробный анализ планов английского морского командования в регионе Проливов, в т.ч. на случай войны с Россией и Францией<sup>27</sup>. Характеристика имевшихся планов вероятного основного противника предоставляет возможность для более полной оценки военно-стратегической ситуации и сложившегося соотношения сил.

В диссертации Д.Н. Сокиркина рассматриваются особенности военного планирования действий британского флота в Средиземном море в привязке к общей политике Великобритании<sup>28</sup>. Автор опирается на донесения военно-морских агентов из Лондона, а также материалы английских военно-морских изданий (*The Naval Annual*). Работа охватывает более поздний хронологический период (начиная с 1908 г.), однако подчеркивает преемственность английских стратегических планов по данному региону, начиная с конца XIX века.

На этом фоне вопросам непосредственной практической подготовки экспедиции и ее возможным перспективам уделено относительно меньшее внимание историков. Подробным изложением хода десантных учений Одесского военного округа в 80-х годах и оценкой их результатов для военно-технической подготовки экспедиции отличается диссертация В.М. Бакулина<sup>29</sup>. В работе представлены материалы российской периодической печати («Одесский листок»), широко и последовательно освещавшей ход

---

<sup>27</sup> Папастратигакис Н. Британская стратегия: Русский флот и Черноморские проливы. 1890–1904 // Русский сборник. Исследования по истории России. Том 9. М., 2010. С. 194–219.

<sup>28</sup> Сокиркин Д.Н. Средиземноморье в военно-политических планах Великобритании: 1908–1914. Диссертация на соискание степени кандидата наук. СПб., 2016. 208 с.

<sup>29</sup> Бакулин В.М. Военная подготовка Россией Босфорской экспедиции в 80 – начале 90-х годов XIX века. Диссертация на соискание степени кандидата наук. М., 2008. 180 с.

многочисленных маневров армии и флота.

В статье, посвященной операции Доброфлота по перевозке войск из Одесского военного округа в Китай для борьбы с Боксерским восстанием в 1900 г., С.Н. Бирюк подробно разбирает практические моменты транспортировки экспедиционного корпуса в изучаемый временной период. Автор опирается на доклады Военного министерства по действиям в Китае<sup>30</sup>.

**Источниковая база исследования.** Основой диссертации послужили три группы источников: законодательные акты, делопроизводственная документация и источники личного происхождения. Активно привлекались статистические материалы и справочники.

К *законодательным актам* международного права относятся прежде всего Лондонская конвенция 1871 г.<sup>31</sup>, а также Берлинский трактат 1878 г., определявшие возможности России в Черноморском бассейне и регионе Проливов<sup>32</sup>.

Отправной точкой для формального начала подготовки десантной операции послужили решения Особого совещания 1881 г. и распоряжения Александра III 1882 г. о занятии Проливов как главной цели Босфорской экспедиции (в письме Н.Н. Обручеву)<sup>33</sup>.

К *использованным документам делопроизводства* относятся прежде всего материалы Азиатской части Главного штаба, сконцентрированные в Ф. 400 Российского государственного военно-исторического архива. При этом упор делается на опись 1 – дела Азиатского департамента, в чью географическую зону ответственности входил регион Проливов, а также опись 4 – документы Генерал-квартирмейстера Главного штаба. При этом в описи 4

---

<sup>30</sup> Бирюк С.Н. Деятельность Добровольного флота по переброске войск в 1900 году // Гангут. 2013. № 77. С. 56–68.

<sup>31</sup> Сборник договоров России с другими государствами 1856–1917. Под ред. Е.А. Адамова. М., 1952. 462 с.

<sup>32</sup> Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Том 53. Отделение второе. 1878. СПб., 1880. С.42-54.

<sup>33</sup> Красный архив. 1931. Т. 3 (46). С. 179–181.

имеется ряд дел (№ 579–625)<sup>34</sup>, в которых специально сгруппированы документы о ходе подготовки десанта на Босфор.

В целом привлекаемые материалы описи 1 и описи 4 условно можно разделить на следующие группы:

1) Аналитические документы офицеров Генерального штаба касательно военно-политической обстановки, складывающейся вокруг проблемы Проливов, а также по стратегической характеристике пролива Босфор и прилегающих к нему местностей. В частности, внимание привлекло дело 580 – доклады подполковника Протопопова «Военно-топографическое описание Вифинийского полуострова» 1883г. и генерал-майора В.Н.Филиппова «Стратегическое описание Босфора» 1886г.

2) Предложения и планы предыдущих попыток организации десантной экспедиции, а также аналитика политического характера. Например, дело 586 содержит документы в.к. Константина Николаевича и генерал-адъютанта В.А. Корнилова о планах захвата Константинополя в 1849–1850 гг., а также записку генерал-майора Л.Н. Соболева «Политическая подготовка решения вопроса о Босфоре» 1887г.

3) Специальные доклады императору от Штаба Одесского военного округа о ходе подготовке десантной экспедиции. Как правило, подобные доклады носят обобщающий характер. В них отмечено лишь самое главное без чрезмерных технических подробностей. Так, дело 587 содержит заключение Особого совещания по вопросу о военных приготовлениях на Черном море.

4) Разработки офицеров Главного штаба по отдельным военным аспектам десанта. Документы сформулированы как рекомендации по оптимальной реализации десанта или как желаемые дополнения к имеющимся планам. В этом плане использовались дело 618, содержащее в том числе доклад полковника В.У. Соллогуба «Заметка о русской десантной экспедиции к Царьграду», а также дело 619 – записка генерал-майора А.Н. Куропаткина

---

<sup>34</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 579–625.



«Босфор и прибосфорские позиции». В деле 603 сконцентрированы материалы о рекогносцировках и опытах по установлению минного заграждения на Босфоре.

5) Переписка между министерствами, Главным штабом и штабом Одесского военного округа по различным вопросам подготовки операции. Наиболее многочисленная группа. Координация различных ведомств являлась проблемной стороной в подготовки экспедиции. Главные вопросы, которые поднимались, – обеспечение транспортных кораблей и высадочных средств для переброски десанта, соответственно фигурирует значительное количество материалов по согласованию действий пароходной компании РОПиТ и штаба Одесского военного округа – дело 592. Материалы Главного штаба и Главного артиллерийского управления относительно подготовки орудий Особого запаса и личного состава к ним сосредоточены в деле 596. Дело 582 содержит переписку относительно скрытой покупки земельных участков на берегах Босфорского пролива. Дело 584 – межведомственные материалы по ассигнованию и расходованию денежных сумм на приготовления к десантной операции.

6) Донесения российских военных и морских агентов, прежде всего в Константинополе – В.Н. Филиппова и в Афинах – А.П. Протопопова. Помимо конкретных оперативных действий (измерения глубины Босфора, подготовка минных заграждений, зарисовка турецких укреплений, наблюдения за войсками неприятеля и т.д.) в них затрагивается и политическая подготовка экспедиции – дело 603 и дело 608.

7) Непосредственные указания и распоряжения по войскам Одесского военного округа, регламентирующие их действия на маневрах и в ходе десанта. Например, дело 620 содержит «Свод указаний войскам Одесского военного округа относительно посадки их на суда, перевозки морем, высадки».

8) Материалы штабной игры 1902 г. по проведению десантной операции в Босфоре и заключение комиссии А.П. Протопопова – дело 615.

9) Особое внимание привлекает дело 588, в котором сосредоточены

документы, характеризующие состояние подготовки экспедиции на 1902 г. В частности, документы совещания в Одессе, включающие в себя план-очерк экспедиции Д.П. Дохтурова, анализ состояния Особого артиллерийского запас, итоговый доклад по экспедиции командующего войсками округа графа А.И. Мусина-Пушкина и материалы выступления военного министра А.Н. Куропаткина по проблеме.

В РГАВМФ были использованы дела фондов, описывающих непосредственную подготовку к экспедиции и связанные с этим вопросы. В значительном количестве привлекались дела фонда 1318, концентрирующие архивы Комиссии по обороне Черноморского побережья<sup>35</sup>. Отсутствие в открытых официальных документах того времени детальных упоминаний о Комиссии по обороне свидетельствует о стремлении скрыть ее действительную задачу. Примечателен также факт, что Комиссия обладала собственным бюджетом, который формально не входил ни в бюджет Морского министерства, ни Военного, а был сформирован исключительно для решения поставленных «межведомственных» задач по подготовке десанта.

Привлекались материалы Севастопольского порта, сконцентрированные в фонде 920, в частности дело 196 содержит отчеты об участии Черноморского флота в десантных маневрах, дело 408 – о проведенных минных опытах<sup>36</sup>.

Использовались и архивные материалы, ранее введенные в научный оборот. К ним относятся фонд 243, где сосредоточены материалы Управления Главного командира Черноморского флота и портов Черного моря, в т.ч. по проводимым маневрам<sup>37</sup>, а также фонд Главного морского штаба, где наибольший интерес представили дела Военно-морского ученого отдела<sup>38</sup>.

Внимание привлекли также дела связанные с совещанием, которое проводилось в 1900 г. в Одесском военном округе и последующей совместной военно-морской игрой 1902 г. В деле 511 фонда Николаевской военно-морской

---

<sup>35</sup> РГАВМФ. Ф. 1318. Оп. 1. Д. 7, 8, 11, 15.

<sup>36</sup> РГАВМФ. Ф. 920. Оп. 1. Д. 196, 408.

<sup>37</sup> РГАВМФ. Ф. 243. Оп. 1. Д. 9252, 9723.

<sup>38</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 2014, 2340, 2478, 2683–2684, 2869, 2879.

академии рассматриваются результаты данной игры с точки зрения морских специалистов – офицеров Николаевской морской академии и Главного морского штаба<sup>39</sup>.

Материалы французского военного архива SHAT (Service Historique de l'Armée de Terre) дают представления иностранного военного атташе о ходе подготовки Босфорской экспедиции<sup>40</sup>. Подполковник Мулен, аккредитованный при французском посольстве в Петербурге, неоднократно в конце 1890-х годов лично бывал в Одессе и беседовал с различными офицерами (в том числе с Н.Н. Обручевым и другими офицерами Одесского военного округа) о ходе подготовки Босфорской экспедиции. Необходимо заметить, что данная тема не являлась основной в его служебных отчетах, которые он отправлял во Французское военное министерство. Однако они являются значимыми для данной работы, поскольку дают представление о военно-дипломатических усилиях России в этом направлении.

В качестве *статистических источников* можно выделить сборники итоговых отчетов Военного и Морского министерств<sup>41</sup>, где, в том числе, подробно отслежены изменения в армии и на флоте в царствования Александра II и Александра III. Сравнительный анализ роста ассигнований убедительно доказывает устойчивое внимание российского государства в тот период не только к армии, но и к военно-морской составляющей государственной мощи. Именно количество боеготовых броненосцев, крейсеров и миноносок на Черноморском флоте являлось, в значительной степени, определяющим фактором для успеха Босфорской экспедиции.

Также к статистическим источникам относятся юбилейные обзоры

---

<sup>39</sup>РГАВМФ. Ф. 433. Оп. 1. Д. 511.

<sup>40</sup>НАТ. GR 7 N.

<sup>41</sup> *Огородников С.Ф.* Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902 гг.). СПб., 1902. 263 с.; Отчет по Морскому ведомству за первое двадцатипятилетие царствования государя императора Александра Николаевича. 1855–1880. СПб., 1880. 175 с.; Обзор деятельности Военного министерства в царствование императора Александра III. 1881–1894. СПб., 1903. 397 с.; Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III. 1881–1894. СПб., 1901. 181 с.

деятельности Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ)<sup>42</sup> и Общества Добровольного флота<sup>43</sup>. При всем парадном характере они содержат значительный фактический материал о состоянии и количестве судов грузового флота на Черном море, которые предполагалось использовать как транспорты для десанта. Привлекались и современные работы по РОПиТу, в частности справочник Трифонова и Лемачко<sup>44</sup>, содержащий, кроме технических данных судов Общества, также и основные моменты их постройки и использования.

В работе представлены источники *личного происхождения*, к которым можно отнести дневники военного министра Д.А. Милютина<sup>45</sup> и морского министра И.А. Шестакова<sup>46</sup>. Милютин, являвшийся видным государственным деятелем эпохи Александра II, был сторонником самого кардинального решения Восточного вопроса. Его дневниковые записи свидетельствуют о генезисе под влиянием внешнеполитических обстоятельств именно оборонительной концепции Босфорской экспедиции.

Деятельность Шестакова относилась к царствованию Александра III. Его регулярные записи показывают процесс подготовки операции и строительства флота, а также трудности, с которым сталкивалось при этом руководство Российской империи. Необходимо отметить, что дневники Шестакова впервые изданы после смерти автора без его редактирования, соответственно сохранились эмоциональные характеристики отдельных событий и конкретных личностей.

К источникам личного происхождения относятся также дневники графа В.Н. Ламздорфа, одного из руководителей российского МИДа, освещающие

---

<sup>42</sup> *Иловайский С.И.* Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. Одесса, 1907. 359 с.

<sup>43</sup> *Поггенполь М.Ю.* Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-тилетиего его существования. СПб., 1903. 284 с.

<sup>44</sup> *Трифонов Ю.Н., Лемачко Б.В.* Русское общество пароходства и торговли. 1856-1932 годы (краткий исторический справочник). СПб., 2009. 179 с.

<sup>45</sup> Дневник генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютина / под ред. Л. Г. Захаровой. М., 2009. 702 с.

<sup>46</sup> *Шестаков И.А.* Дневники (1882–1888 годы). СПб., 2014. 600 с.

сферу внешней политики в рассматриваемый период<sup>47</sup>. Использовались мемуары известного русского дипломата Ю.С. Карцова, специалиста по Османской империи, откомандированного для работы в посольстве в Константинополе сразу после 1878 г.<sup>48</sup>.

Еще одним источником личного характера явились мемуары С.Ю. Витте<sup>49</sup>. Как известно, министр финансов в период 1890-х гг. являлся ярким противником силового решения Босфорского вопроса и был критического мнения о ходе подготовки экспедиции.

Из российской *периодики* рассматриваемого времени использовалось официальное периодическое издание Военного министерства – «Военный сборник». В его разделе «Иностранное обозрение» детально описывается состояние армии и флота в других странах – возможных противников или союзников России. При анализе издания за период 1890-х замечен факт, что в 1897–1898 гг. резко возрастает интерес к Восточному вопросу и теме морского десанта. Отдельно следует отметить цикл статей Н.А. Обручева под названием «Смешанные морские экспедиции». В этих статьях подробно разбирается действия десантной экспедиции, учитываются все трудности, с которыми может столкнуться отряд.

Привлекались также материалы «Морского сборника», ежемесячного журнала по военно-морской тематике, официального органа Морского ведомства. Статьи, опубликованные в «Морском сборнике», характеризуют в том числе проблемы комплектования экипажей и подготовки коммерческих пароходов РОПиТ, предназначенных в перспективе для перевозки десанта.

Таким образом, основными источниками при подготовке данной работы послужили материалы делопроизводства, сосредоточенные в Военно-историческом и Военно-морском архивах. Принцип формирования этих источников при архивировании позволяет проследить развитие вопроса в

---

<sup>47</sup> Ламздорф В.Н. Дневник 1894–1896. М., 1991. 453 с.

<sup>48</sup> Карцов Ю.С. Семь лет на Ближнем Востоке. 1879–1886: Воспоминания политические и личные. СПб., 1906. 393 с.

<sup>49</sup> Витте С.Ю. Воспоминания. Т. 2. М., 1994. 576 с.

последовательном хронологическом порядке – от создания Комиссии по обороне Черноморского побережья в 1885 г. до военной игры 1902 г. и формулировки ее итогов. Весьма значимыми источниками явились документы дел 588 и 615 РГВИА, ранее не подвергавшиеся детальному исследованию. Имеющиеся в них материалы освещают основные направления подготовки десанта, а также оценку готовности мероприятия и его перспектив со стороны высшего военного руководства России. Документы дела 511 РГАВМФ содержат результаты практической проверки готовности к высадке, проводившейся в ходе учений и военного моделирования.

Представляется, что источниковая база исследования в целом позволяет решить поставленные для диссертационного изучения задачи и ввести в научный оборот новые материалы.

**Научная новизна работы.** В рамках диссертационного исследования из обширного массива делопроизводственной документации впервые вводится в научный оборот ряд архивных материалов, касающихся практической деятельности Комиссии по обороне Черноморского побережья, а также Ялтинского совещания 1900 года, проходившего на базе Одесского военного округа. Указанные материалы позволяют осветить роль и место в планируемой экспедиции Особого артиллерийского запаса, а также предоставляют возможность охарактеризовать окончательные планы операции, сложившиеся к началу XX века («план Дохтурова»).

**Теоретическая значимость** состоит в том, что материалы данной диссертации могут быть привлечены для дальнейшего изучения как проблемы Босфорской экспедиции, так и вопросов трансформации военно-морской стратегии России в обозначенный период.

**Практическая значимость** исследования заключается в том, что выводы и материалы диссертации могут быть использованы при подготовке новых исследований и разработке общих и специальных курсов по военной истории России.

**Достоверность исследования** обеспечивается широтой источниковой

базы, представленной делопроизводственными документами Комиссии по обороне Черноморского побережья, отчетами военных агентов, публикациями в журналах «Военный сборник» и «Морской сборник».

**Апробация работы.** Диссертация прошла обсуждение на заседании кафедры истории России XIX века – начала XX века исторического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова и была рекомендована к защите.

Основные идеи и положения работы изложены в 5 научных работах автора общим объемом 3,8 п.л., в том числе в 5 публикациях общим объемом 3,8 п.л. в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных для защиты в диссертационном совете МГУ имени М.В. Ломоносова по группе специальностей 5.6 – Исторические науки.

Результаты исследовательской работы диссертанта докладывались на всероссийских научных конференциях.

**Структура диссертации.** Работа состоит из введения, основной части, заключения, списка источников и литературы. В ее основу положен тематико-хронологический принцип, а пять глав основной части соответствуют принципиальным вопросам и этапам подготовки Босфорской экспедиции.

#### **Основные положения, выносимые на защиту:**

1. Военно-политическая обстановка в регионе Черноморских проливов после Берлинского конгресса привела к обострению для России проблемы безопасности Черного моря, решение которой обозначилось в планах «запечатать» Босфор. Задача на проведение десантной экспедиции, поставленная Особым совещанием 1881 г., закрепила превентивно-оборонительный характер операции, обусловленной перспективой распада Турции и угрозой захвата Проливов третьей стороной.

2. Сформулированная цель операции поставила перед Россией сложную комплексную проблему как в общем плане подготовки «смешанной морской экспедиции», так и в определении конкретного способа ее проведения, предполагающего столкновение с турецкими частями и с британской

Средиземноморской эскадрой. Основным межведомственным инструментом подготовки десанта явилась созданная в 1885 г. Комиссия по обороне Черноморского побережья.

3. Одним из главных средств противодействия британским броненосцам в ходе планируемой операции рассматривалась специально формируемая группировка сухопутной артиллерии. Итогом подготовки Особого артиллерийского запаса и развития минно-торпедного оружия на русском флоте стала практическая отработка концепции оборонительной минно-артиллерийской позиции.

4. К середине 90-х годов XIX века основные задачи по созданию и подготовке десантной эскадры Черноморского флота были в целом решены. Особенностью подготовки явилась значительная роль, которую сыграли негосударственные и частные структуры (Доброфлот и РОПиТ), привлекавшиеся для решения кораблестроительных и логистических задач. Готовность эскадры и оригинальность оперативного замысла экспедиции создали серьезные предпосылки для ее успешного проведения.

5. В начале XX века под влиянием изменившейся международной обстановки произошла трансформация характера планируемой экспедиции – от превентивно-оборонительного до инициативного, приуроченного к удобному для военно-политической акции моменту. Перенос в то же время основных усилий страны на Дальний Восток негативно повлиял на степень готовности операции. Критика подготовки и замысла Босфорской экспедиции, развернутая в этот период рядом руководителей Морского министерства и флота, имела односторонний характер и объяснялась сменой приоритетов в пользу Тихого океана, а также воздействием популярных военно-морских теорий последователей А. Мэхена.



## Глава 1. Внешнеполитические противоречия держав в последней четверти XIX в.

### *§1. Обстановка в регионе Балкан и Черноморских проливов к 1878 г.*

В указанный исторический период проблема безопасности и военно-стратегические вопросы являлись определяющими при выработке политики России на данном стратегическом направлении. Так, известный русский военачальник генерал Николай Николаевич Обручев отмечал в своих статьях в 1864 г.: «Географические условия раз и навсегда определили преимущественное стратегическое значение Черного моря перед Балтийским.... В Черном море действия возможны круглый год; борьба может тянуться долго, ...тянуться настолько, насколько нужно, чтобы дать противнику надежду поставить Россию в затруднительное положение...»<sup>50</sup>.

В 80-х годах XIX века генерал В.Н. Филиппов, много лет прослуживший в регионе Балкан и европейской Турции, следующим образом указал на уязвимость России: «Обширная береговая линия только в слабой степени может быть охраняема дорого стоящими приморскими крепостями, как бы ни были они многочисленны. ...Приморские [крепости] охраняют берег лишь в сфере своего огня, а вне его неприятельский флот безнаказанно и, можно сказать, мгновенно разрушит богатства, накопленные многими годами трудов»<sup>51</sup>.

С точки зрения основных международных акторов того времени проблема Проливов, актуальная для России, являлась частью более широкого конфликта, получившего наименование Восточного вопроса. Под этим термином обычно понимается комплекс противоречий ведущих мировых держав в регионах Черного моря, Средиземноморья, а также Балкан и Южной Европы, находившимися в то время полностью или частично под властью Турции, обусловленный постепенным распадом Османской империи.

---

<sup>50</sup> Обручев Н.Н. Сеть русских железных дорог, участие в них земства и войска. СПб., 1864. С. 5.

<sup>51</sup> Филиппов В.Н. Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886. С. 1.

Отмеченная совокупность проблем и послужила причиной Крымской войны и, в значительной степени русско-турецкой войны 1877г.

Точка зрения русской дипломатии в конце XIX века на оптимальное решение «Восточного вопроса» звучала совершенно в стилистике Петра I – «Утверждение русской власти на пути наших южных морских сообщений с открытыми морями и океаном...»<sup>52</sup>. Однако более насущным являлся актуальный военно-стратегический аспект проблемы, а именно – постоянная возможность доступа в Черное море чужих флотов. Определялось это, в том числе, действующим режимом проливов Босфор и Дарданеллы, соединявших Черное море с Мраморным и с Эгейским.

Следует отметить, что действия России в Восточном вопросе традиционно настороженно воспринимались западными странами еще со времен екатерининских войн, в ходе которых Г.А. Потемкиным была высказана идея о необходимости изгнания турок из Европы и воссоздания христианской «греческой» империи во главе с одним из членов русского царствующего дома<sup>53</sup>.

Идея это была формализована Екатериной II в виде т.н. «Греческого проекта», трактуемого Западной Европой как план раздела Турции и захвата Константинополя. Проект Екатерины, таким образом, превратился на полтора века в своего рода жупел, призванный свидетельствовать «наряду с подложным «Завещанием» Петра I «извечную» агрессивность России»<sup>54</sup>.

Именно в этот период и впервые сформулировано предложение овладения Босфором ударом с моря<sup>55</sup>. Необходимо все же признать, что в российской дипломатии, начиная со второй половины XVIII века, по оценке Н.С. Киняпиной, действительно существовала «радикальная тенденция» решения проблемы путем прямой аннексии части Балканского полуострова и

---

<sup>52</sup> Нелидов А. И. О занятии проливов // Красный архив. 1931. Т. 3(46). С. 182–187.

<sup>53</sup> Восточный вопрос во внешней политике России. Конец XVIII – начало XXв. Отв. ред. Н.С. Киняпина. М., 1978. С.42.

<sup>54</sup> Там же.

<sup>55</sup> Овладение Дарданеллами в 1783 г. Представление адмирала Самуила Грейга // Русская старина. СПб.,1878. Том 22. Вып.7. С. 449–452.

обоих проливов<sup>56</sup>.

Как представляется, Греческий проект, как способ решения Россией Восточного вопроса в целом, обладал рядом характерных особенностей. К ним относятся концентрация усилий на европейских владениях Турции, опора на угнетаемые Турцией немусульманские народы с перспективой создания в регионе союзного России государства, активное использование религиозного и этнического фактора. Реализация проекта подразумевала также занятие Россией Константинополя и приведение к власти в создаваемом государственном образовании представителя дома Романовых.

Николай I, “истинный и великий легитимист” по отзывам современников, в общем отрицал свою приверженность Греческому проекту. Так, в январе 1853 г. в беседах с английским посланником лордом Сеймуром он заявлял о планах Екатерины: «Наследовав ее обширные владения, я не наследовал ее видений или, если хотите, проектов»<sup>57</sup>. В то же время, сравнив Турцию с «человеком больным и сильно больным», император так охарактеризовал свое представление о судьбе европейских владений этой страны – «Дунайские княжества образуют государство под моим покровительством, и такое положение могло бы продолжаться. Сербия могла бы получить такую же форму правления. То же можно сказать о Болгарии: я не вижу причин, мешающих этой стране образовать самостоятельное государство»<sup>58</sup>. Определенное родство расчетов Николая I с механизмом Греческого проекта все же очевидно. В конце концов, триггером кризиса послужил вопрос о контроле над церковью Рождества Христова в Вифлееме.

Примечательно, что приобретение Россией Босфора в планах Николая I рассматривалось как нечто сопутствующее вероятной войне с Турцией. Согласно личным записям монарха, возможное вооруженное столкновение с неприятельским, в данном случае французским, флотом предполагалось уже у

---

<sup>56</sup> Восточный вопрос во внешней политике России. Конец XVIII – начало XX в. Отв. ред. Н.С. Киняпина. М., 1978. С. 43.

<sup>57</sup> *Зайончковский А.М.* Восточная война 1853–1856. Т. 1. СПб., 2002. С. 340.

<sup>58</sup> Там же.

Дарданелл, после занятия нашим десантом Константинополя. Константинополь в перспективе мог бы быть объявлен «вольным городом», причем планировалось на Босфоре иметь русский гарнизон, а на Дарданеллах – австрийский<sup>59</sup>. Реальное же развитие событий, как известно, пошло по прямо противоположному сценарию.

Поражение в Крымской войне 1853-1856 годов надолго поселило в руководстве Российской империи объяснимые опасения перед появлением в Черном море чужой коалиционной эскадры с экспедиционным корпусом и призраком «высадки в Балаклаве». Александр II неоднократно вспоминал ошеломляющее впечатление от Крымской войны – «когда вся Европа опрокинулась на нас»<sup>60</sup>. Навязанная же Парижским договором 1856г.<sup>61</sup> демилитаризация Черного моря рождала ощущение уязвимости.

В марте 1871 г. состоялся Лондонский конгресс, на котором представители семи стран (России, Османской империи, Англии, Франции, Италии, Австро-Венгрии и Германии) окончательно отменили запрет для России обладать военным флотом и береговыми укреплениями на Черном море. Указанный запрет был введен Парижским договором 1856 г. после неудачной для России Крымской войны и «скорректирован» за год до этого известными «циркулярами» российского канцлера Горчакова<sup>62</sup>.

Решения Лондонского конгресса в целом для России являлись позитивными, так как практически восстанавливали ее суверенитет в Черном море. В тоже время статья II Лондонской конвенции сохраняла т.н. «принцип закрытия» Дарданелльского и Босфорского проливов для всех военных судов, при этом оговаривая право «Е.И.В. султана открывать сказанные проливы в мирное время для военных судов дружественных и союзных держав»<sup>63</sup>. Если учитывать, что «дружественные и союзные Блистательной Порте державы», как

---

<sup>59</sup> Зайончковский А. М. Восточная война 1853–1856. Т.1. СПб., 2002. С. 338.

<sup>60</sup> Дневник Д.А. Милютина. Т. 2. 1876–1878. М., 2009. С. 105.

<sup>61</sup> Сборник договоров России с другими государствами 1856–1917. М., 1952. С. 23–34, 35–37.

<sup>62</sup> Там же. С. 103–106.

<sup>63</sup> Там же. С. 107–110.

раз и воевали с Россией в Крымскую войну, то станет очевидно, что вопрос безопасности нашего черноморского побережья Лондонской конвенцией был решен лишь в небольшой степени.

В этой связи политика России в регионе являлась крайне осторожной, и Лондонская конвенция не привела к немедленному появлению в Черном море эскадры русских броненосцев. Наоборот, в военно-морском строительстве империи господствовала концепция «двух флотов» – оборонительного и наступательного. Наступательный флот мыслился в виде эскадр, действующих на коммуникациях противника, в данном случае Великобритании, в стилистике «крейсерской войны». Флот же оборонительный представлял собой в основном суда береговой обороны. Например, в январе 1875 г., практически накануне новой войны с Турцией, известный кораблестроитель и флотоводец вице-адмирал А.А. Попов «провидчески» разъяснял – «Наступательной войны нам вести уже не для чего... Наиболее необходим для нас оборонительный флот»<sup>64</sup>. В рамках подобной концепции Черноморский флот в 1871–1875 гг. пополнили т.н. «поповками» – достаточно дорогостоящими в постройке броненосцами береговой обороны, круглыми в плане, вооруженными 12-дюймовыми орудиями. Несмотря на то, что это были первые броненосцы Черноморского флота, современники давали им противоречивые оценки, называли их плавучими батареями и часто относили к классу мониторов. В любом случае Россия пока не имела возможности опереться в регионе Черного моря на сильный флот. Весной 1877 г. накануне войны военный министр Д.А. Милютин в докладной записке «Соображения на случай войны с Турцией» прямо предупреждал Александра II – «...наш Черноморский флот сравнительно с турецким так слаб, что ни о каких серьезных морских действиях не может быть речи»<sup>65</sup>.

Действительно, к 1874 г. турки, потратив немало сил и средств, имели в строю, помимо линейных кораблей устаревших типов, 6 крупных и 7 малых

---

<sup>64</sup> Кондратенко Р.В. Морская политика России 80-х годов XIX века М., 2006. С. 3.

<sup>65</sup> Газенкамф М.А. Мой дневник 1877–1878 гг. СПб., 1909. Приложение № 4. С. 9.

броненосцев, 2 монитора, а также 7 броненосных канонерских лодок<sup>66</sup>. К маю 1877г. только турецкая Дунайская флотилия, по оценкам русских военных, насчитывала 2 броненосных корвета («Лутфи-Джелиль» и «Хивзиль-Рахман») с 5-дюймовой броней, 2 больших и 5 малых мониторов с броней в 3 дюйма<sup>67</sup>.

Нельзя не отметить, что уже в ходе войны с апреля по август 1877 г. турецкая эскадра, насчитывающая не менее шести броненосцев, предпринимала на Кавказском побережье достаточно активные действия – высаживались десанты, совместно с восставшими абхазскими племенами были взяты штурмом Сухум, Гудаута, Адлер. Так, в бомбардировке Евпатории в июле, согласно рапорту командующего войсками Одесского военного округа, принимало участие три турецких броненосца<sup>68</sup>.

Внешнеполитические шаги России перед столкновением носили постепенный и продуманный характер. Активность в Восточном вопросе, в отличие от эпохи Николая I, имела отчетливый «коалиционный» акцент и базировалась на «Союзе трех императоров» - серии договоров между Россией, Австро-Венгрией и Германией, заключенных в 1873, 1881 и 1884 годах<sup>69</sup>. Договоры гарантировали нейтралитет Германии и Австрии на случай войны России с другой страной, под которым понималась Англия. Кроме того, они требовали взаимных консультаций между участниками относительно возможных изменений на Балканах.

Неудовлетворительное положение российского Причерноморья с точки зрения безопасности во многом способствовало началу русско-турецкой войны 1877-1878г.г., для России успешной.

Летом 1875г. вспыхнуло восстание в Боснии и Герцеговине, за ним последовало Апрельское восстание в Болгарии, летом 1876г. Сербия и

---

<sup>66</sup> Айранетов О. Р. К вопросу о проекте захвата Босфора (из истории внешней политики и стратегии России 1806-1884гг.) // Etudes Balkaniques. София, 2009. №1. С.153.

<sup>67</sup> Сборник материалов по русско-турецкой войне 1877-78г.г. Выпуск 8. С-Пб.,1898. С. 42

<sup>68</sup> Сборник материалов по русско-турецкой войне 1877-78г.г. Выпуск 17. С-Пб.,1899. С. 134.

<sup>69</sup> Сборник договоров России с другими государствами 1856–1917. М., 1952. С. 228–232, 238–239.

Черногория объявили Турции войну, рассчитывая на помощь России. Все волнения давились турками с крайней жестокостью, общественное мнение Западной Европы стало подталкивать свои правительства к активным действиям. Попытки России в целях оказания на турок давления организовать ввод в Мраморное море союзного флота великих держав по примеру удачной Наваринской операции 1827г. успехом не увенчались. Категорически против выступила Великобритания, немедленно предъявив России свое понимание «статус-кво» в регионе, сводившееся к ограничению противостояния европейской частью Турции и сохранению режима Черноморских проливов. Позднее требования дополнились «пожеланием», чтобы Россия воздержалась от захвата Константинополя<sup>70</sup>.

По отношению к военной стратегии России «Союз трех императоров» играл в целом сдерживающую роль. Александр II неоднократно указывал на это военному министру Д.А. Милютину – «Союз, заключенный мной с Германией и Австрией есть исключительно союз оборонительный; союзники обязались принять нашу сторону, если мы будем атакованы; но они не сочтут себя обязанными поддерживать нас в случае инициативы с нашей стороны»<sup>71</sup>. Позднее австрийский император Франц-Иосиф установил и своеобразную цену за нейтралитет в виде «права ввести войска в Боснию и Герцеговину для достижения своих собственных целей и интересов»<sup>72</sup>. В результате в войну с Турцией Россия вступила, имея первоначально в союзниках только Румынию.

При этом в военном отношении возможности Румынии были объективно ограниченными. Так, в записке полковника Дохтурова о составе и численности румынской армии, составленной непосредственно перед войной, общая численность ее вооруженных сил указывалась в 45 тысяч человек, да и то «по спискам»<sup>73</sup>. На фоне турецкой армии, которая только в европейской

---

<sup>70</sup> Айранетов О. Р. История внешней политики Российской империи. Т.3. 1801–1914гг. М., 2018. С. 387, 467.

<sup>71</sup> Дневник Д.А. Милютина. 1876–1878. М., 2009. С.105.

<sup>72</sup> Там же. С.126.

<sup>73</sup> Сборник материалов по русско-турецкой войне 1877-78 гг. Выпуск 8. С-Пб., 1898. С. 55.

части страны насчитывала почти 280 тысяч регулярных войск (и более 70 тысяч иррегулярных племенных формирований)<sup>74</sup>, такой боевой состав выглядит достаточно скромно.

Общий план войны с Турцией был разработан известным русским военачальником Н.Н. Обручевым и представлен императору военным министром Д.А. Милютиным накануне объявления мобилизации. Цель войны указывалась просто – «вырвать из власти турок ту христианскую страну (Болгарию), в которой они совершили столько злодейств»<sup>75</sup>. Как видно, Восточный вопрос для России предлагалось решить достаточно кардинальным образом. В то же время захват турецкой столицы предусматривался, но в качестве дополнительного «бонуса», по словам Н.Н. Обручева, «если счастье поблагоприятствует нам»<sup>76</sup>. В расчете времени предстоящей кампании генерал Обручев так и отметил – «Буде понадобится поход к Константинополю – 14 дней»<sup>77</sup>.

В целом военным руководством России обстановка в целом характеризовалась следующим образом – «Кучук-Кайнарджинским, Яским, Бухарештским и Андрианопольским миром мы вырвали от Турции свободу княжеств, свободу Греции и покровительство над Балканскими христианами. Парижский мир сократил наши исключительные права, но ...оградил вассалов и христианских подданных Порты коллективной европейской гарантией»<sup>78</sup>. В подобной оценке можно заметить определенное влияние и Греческого проекта, и прагматичных расчетов Николая I. В то же время ссылка на общую «европейскую гарантию» отражает и постоянную оглядку на мнение других великих держав, Восточный вопрос в итоге характеризуется как

---

<sup>74</sup> Сборник материалов по русско-турецкой войне 1877-78 г.г. Выпуск 8. С-Пб., 1898. С.45.

<sup>75</sup> Газенкамф М.А. Мой дневник 1877-1878 г.г. СПб., 1909. Приложение №1. Собственноручная докладная записка ген.-лейт. Н. Н. Обручева от 1 октября 1876 г.

<sup>76</sup> Там же.

<sup>77</sup> Там же.

<sup>78</sup> Газенкамф М.А. Мой дневник 1877–1878 г.г. СПб., 1909. Приложение №2. Записка Военного министра Д.А. Милютина от 7 февраля 1877 г., составленная Н. Н. Обручевым.



«общевропейское дело»<sup>79</sup>.

С началом боевых действий позиция военных начала постепенно ужесточаться. Целью войны уже называлось «полное, бесповоротное решение восточного вопроса, как безусловное уничтожение владычества турок на Балканском полуострове»<sup>80</sup>. Занятие Константинополя и Босфора полагалось уже «безусловной необходимостью»<sup>81</sup>. Следует все же отметить, что в данном случае захват турецкой столицы представлялся завершающим ударом масштабной сухопутной войны, уничтожающей или нейтрализующей основных оппонентов.

Однако возобладала «коалиционная» точка зрения политического руководства страны, и в конечном счете успехи русского оружия все же не привели к принципиальному решению всех стратегических задач России в регионе. В январе 1878г. русские войска заняли Андрианополь, с турками начались переговоры о предварительных условиях перемирия. Резко негативно отреагировала Англия, в Мраморное море под стены турецкой столицы вошла британская эскадра адмирала Д. Хорнби (3, затем 6 броненосцев)<sup>82</sup>. Официальным предлогом являлась «защита британских подданных в Константинополе»<sup>83</sup>.

Британский флот в регионе действительно представлял собой серьезную силу. Средиземноморская эскадра, часть которой, базировавшаяся на Мальте, отвечала за регион Проливов, в последнюю четверть XIX века являлась крупнейшей по корабельному составу и боевым возможностям, занимая «почетное место» («pride of place») среди всех пяти британских флотов, дислоцированных в различных районах мира<sup>84</sup>.

---

<sup>79</sup> Там же. С. 5.

<sup>80</sup> *Газенкампф М.А.* Мой дневник 1877–1878 гг. СПб., 1909. Приложение № 4. Соображения на случай войны с Турцией весной 1877года.

<sup>81</sup> Там же. С. 1.

<sup>82</sup> *Parkinson R.* The Late Victorian Navy. The Pre-Dreadnought Era and the Origins of the First World War. Woodbridge, 2008. P. 17.

<sup>83</sup> Дневник Д.А. Милютин. 1876–1878. М., 2009. С. 377.

<sup>84</sup> *Kennedy P. M.* The Rise and Fall of British Naval Mastery. London, 1976. P. 206.

Появление британского флота было воспринято Александром II «как пощечина»<sup>85</sup>. Он лично поручил знаменитому военному инженеру Э.И. Тотлебену разработать план захвата Константинополя путем внезапного десанта. Э.И. Тотлебен за основу взял планы, изложенные еще в записке Великого князя Константина Николаевича 1849 г. «Предположение об атаке Царьграда с моря»<sup>86</sup>, предполагавшими захват города двумя десантными отрядами. К идеям Великого князя Э.И. Тотлебен добавил перевозку войск пехоты на мобилизованных торговых судах<sup>87</sup>.

Одновременно были предприняты меры по подготовке захвата и блокирования Босфора. Главнокомандующий русскими войсками Великий князь Николай Николаевич в зашифрованной переписке сообщал об этом Александру II: «Когда английскому флоту снова дано было приказание подойти к Босфору под предлогом ограждения безопасности английских подданных, но в сущности для ограждения политических интересов Великобритании, с нашей стороны немедленно было заявлено Порте, что мы принуждены будем взять подобные же гарантии занятием Константинополя и Босфора»<sup>88</sup>.

От этих планов все же были вынуждены отказаться из-за высокой вероятности конфликта с Англией и слабости Черноморского флота.

В современной российской историографии встречается мнение, что эскадра адмирала Хорнби, по сути, прикрывала фланг защищавших Константинополь турецких войск, предоставив им время для укрепления Чаталджинских позиций у столицы<sup>89</sup>. Все же, как представляется, речи о негласном союзе в тот момент не шло. По крайней мере, турки были крайне обеспокоены, когда Англия, узнав о движении русских войск к Босфору, пригрозила ввести флот в оба Пролива. Имел место даже аккуратный зондаж со стороны турецкого военного министра Реуф-паши относительно возможности

---

<sup>85</sup> Дневник Д. А. Милютина. 1876–1878. М., 2009. С. 377.

<sup>86</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 586. Л. 1.

<sup>87</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 587. Л. 5.

<sup>88</sup> Газенкамф М.А. Мой дневник 1877–1878 гг. СПб., 1909. С. 572.

<sup>89</sup> Кондратенко Р.В. Морская политика России 80-х годов XIX века. М., 2006. С. 43.

оборонительного союза с Россией<sup>90</sup>.

Таким образом, занятие Босфорского пролива начало постепенно рассматриваться руководством России как приемлемое решение вопроса обеспечения безопасности России на черноморском фланге. «Как ни желательно удержать за собой Босфор и не впустить неприятельские флоты в Черное море, остается сомнение, возможно ли это при имеющихся силах» - отмечал Д.А. Милютин<sup>91</sup>.

Удержать Босфор в то момент действительно не удалось. При посредничестве немецкого канцлера Бисмарка, уже примерявшего роль «честного маклера», между Россией и Великобританией был достигнут определенный компромисс<sup>92</sup>, взятия Константинополя не произошло. В понимании главнокомандующего русской армией компромисс выглядел так – «...английскому флоту очистить константинопольские воды и уйти за Дарданеллы, а нашим войска – отойти от Босфора на расстояние, соответствующее тому времени, которое нужно английскому флоту для возвращения на занимаемые им теперь места»<sup>93</sup>.

Британский флот отошел от Константинополя много позднее, но на тот момент это не казалось чересчур большой уступкой. В марте 1878г. между Россией и Турцией заключен Сан-Стефанский прелиминарный мирный договор<sup>94</sup>. В соответствии с ним на Балканах появлялось новое славянское автономное княжество – Болгария, территория которой в целом соответствовала примерным этническим границам расселения болгар и простиралась от Черного до Эгейского моря. Соответственно, Россия получала плацдарм на Балканах и выход в Средиземноморье через своего болгарского союзника. Князем Болгарии по представлению России избран Александр Баттенберг, племянник российской императрицы и генерал-лейтенант русской

---

<sup>90</sup> Дневник Д. А. Милютина. 1876–1878. М., 2009. С. 388.

<sup>91</sup> Там же. С.377.

<sup>92</sup> Там же. С.403.

<sup>93</sup> Газенкамф М.А. Мой дневник 1877–1878 гг. СПб., 1909. С. 574.

<sup>94</sup> Сборник договоров России с другими государствами. 1856–1917. М., 1952. С. 159–175.

службы<sup>95</sup>. Таким образом, основные геополитические задачи России на балканском направлении в такой ситуации получили надежный фундамент для дальнейшего решения.

Нельзя не отметить, что эскадра адмирала Хорнби в ходе Константинопольского кризиса проиллюстрировала на практике справедливость принципа стратегического применения военно-морских сил, известного как «fleet in being». Формулировка данного принципа, приписывается английскому адмиралу XVII века Торрингтону, предотвратившему без большого сражения высадку французов на британских островах в 1690г.<sup>96</sup>

Понятие это обычно трактуется как “сила флота – в его наличии” и понимается в плане оказания боевым флотом серьезного воздействия на обстановку одним фактом своего присутствия. Британская эскадра не сделала и выстрела по противнику («without a shot fired»<sup>97</sup>), но Россия отказалась от оккупации Константинополя, даже временной, и осталась без Босфора.

Безусловно, подобные результаты стали итогом многочисленных политических процессов. Однако, наличие у Великобритании непосредственно в центре событий мощной военной силы, готовой к применению, свою роль сыграло. Российская же империя на тот момент не располагала возможностями на ответ, адекватный такому вызову. В очередной раз получила подтверждение мысль Петра I из Морского устава 1720г. «Всякий потентат, который едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет». Применительно к актуальным условиям 1877-78 гг. начальник Главного штаба Н.Н.Обручев сформулировал эту аксиому следующим образом: «У нас нет флота, море в чужих руках, чем мы далее от него, тем

---

<sup>95</sup> Almanach de Gotha. Annuaire genealogique, diplomatique et statistique. 1876. 113 annee. Gotha. 1876. P. 33–34

<sup>96</sup>Обручев Н.А. Смешанные морские экспедиции //Военный сборник. 1898. №7. С. 29.

<sup>97</sup> Parkinson R. The Late Victorian Navy. The Pre-Dreadnought Era and the Origins of the First World War. Woodbridge, 2008. P. 41.

безопаснее...»<sup>98</sup>. Военный министр Российской империи придерживался аналогичного мнения: «Мы вовсе бессильны на море,...имеющиеся у нас кое-какие пловучие средства скорее составляют для нас обузу, чем подмогу»<sup>99</sup>.

Свою роль сыграли двойственность и «европоцентризм» военно-политического руководства страны, во многом все же вынужденные. Например, Д.А.Милютин в феврале 1877г. представляет Александру II от своего имени доклад, составленный Н.Н.Обручевым, с достаточно категорическими формулировками – «Восточный вопрос, в том виде как он стоит, преимущественно русский, ...формула общей европейской за него ответственности мало к нам приложима»<sup>100</sup>. Почти через год, после победоносной кампании в январе 1878г., тот же Милютин записывает у себя в дневнике: «...продолжать безостановочное движение к Константинополю и вести уже дело к радикальному решению Восточного вопроса, сообщая со всей Европой»<sup>101</sup>. Кулуарные переговоры о возможном сокращении территории Болгарии начались чуть ли не сразу после подписания Сан-Стефанского мира<sup>102</sup>.

Великобританию в целом не устраивало появление на карте еще одного государства с выходом в бассейн Средиземного моря, тем более ориентированного на Россию. Уже в мае 1878г. в Лондоне между Россией и Англией было заключено специальное соглашение об изменении условий Сан-Стефанского договора<sup>103</sup>. В Меморандуме № 1 соглашения прямо указывалось – «Разграничение Болгарии на юге будет изменено таким образом, чтобы отдалить ее от Эгейского моря»<sup>104</sup>. Великобритания также зафиксировала свое «право потребовать на конгрессе участия Европы в территориальном

---

<sup>98</sup> Газенкамф М.А. Мой дневник 1877–1878 гг. СПб., 1909. Приложение №1. Собственноручная докладная записка ген.-лейт. Н. Н. Обручева от 1 октября 1876г.

<sup>99</sup> Дневник Д.А. Милютина. 1876–1878. М., 2009. С. 225.

<sup>100</sup> Газенкамф М.А. Мой дневник 1877–1878 гг. СПб., 1909. Приложение №2. Записка Военного министра Д. А. Милютина от 7 февраля 1877г., составленная Н.Н. Обручевым.

<sup>101</sup> Дневник Д. А. Милютина. 1876–1878. М., 2009. С. 366.

<sup>102</sup> Там же. С. 226.

<sup>103</sup> Сборник договоров России с другими государствами. 1856–1917. М., 1952. С. 176–180.

<sup>104</sup> Там же. С. 176.

разграничении обеих болгарских провинций»<sup>105</sup>. Тем самым сохранялась вовлеченность других европейских государств в конфликт между Россией и Турцией.

Соответственно итоги Сан-Стефанского мира оказались предсказуемо минимизированы на Берлинском конгрессе летом 1878г.<sup>106</sup> Прежде всего, значительно ограничена территория Болгарского княжества, страна, а вместе с ней и Россия, потеряла выход к Эгейскому морю. На «отрезанных» землях сформирована Восточная Румелия (иначе Южная Болгария) – автономное образование под турецким управлением. Земли, составляющие Македонию (до Адриатики и Эгейского моря), возвращались Турции.

Проливы оставались в руках Турции, что по-прежнему не обеспечивало военную безопасность российского Причерноморья против совместного вторжения европейских держав. Например, на лекциях по международному морскому праву, читавшихся в Николаевской военно-морской академии в 80- и 90-х годах, прямо отмечалось – «Современное закрытие турецких проливов ровно ничего не закрывает. Если Турция будет нашим врагом, союзные ей флоты беспрепятственно войдут в Черное море, ничем не нарушая трактатов»<sup>107</sup>.

Как оптимальное решение проблемы предлагалась следующая ситуация - «Черное море будет русское «закрытое море», где действует одна русская суверенная власть, ... и русские Босфоро-Дарданельские укрепления не пропустят в военное время ни одно враждебное военное судно»<sup>108</sup>. С учетом того, что в данном учебном заведении готовили будущих русских адмиралов, такую установку можно считать отражением убеждений военно-морского руководства России.

Кроме того, часть статей Парижского мирного договора 1856г.

---

<sup>105</sup> Там же. С. 180.

<sup>106</sup> Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Том 53. Отделение второе. 1878г. СПб., 1880. С. 42–54.

<sup>107</sup> РГАВМФ. Ф. 433. Оп. 1. Д. 511. Л. 2–3.

<sup>108</sup> РГАВМФ. Там же. Л. 3.

продолжала действовать. Например, статья 8 давала право Великобритании и Австрии в случае конфликта России с Османской империей вмешаться на стороне последней. Этот же договор предусматривал гарантии Османской империи со стороны Великобритании и Франции. Таким образом, Россия рисковала столкнуться с объединенным противодействием ведущих европейских держав при любой попытке широкомасштабного решения Восточного вопроса в свою пользу.

## *§2. Позиция союзников и сторонников России по Русско-турецкой войне 1877–1878 гг.*

Итоги Берлинского конгресса приняты были в России спокойно. Оставалось союзное княжество Болгария, которое в перспективе могло обеспечить решение Восточного вопроса для России хотя бы в виде «исполнения одной половины нашей задачи – занятия Босфора» путем наступления через Балканы, как своеобразного повторения войны 1877–1878 гг.<sup>109</sup> Политическое влияние Петербурга в стране было определяющим, русские офицеры принимали активное участие в подготовке и обучении болгарской армии как своего союзника<sup>110</sup>.

В действительности решения конгресса практически сразу начали оказывать негативное влияние на позиции России в регионе. Первой склонилась к антироссийской фронде Румыния.

В соответствии с двусторонней конвенцией апреля 1877 г. страна являлась союзником России<sup>111</sup>, в ходе войны с Турцией румынские железные дороги, хоть и не без проблем из-за ширины колеи, сыграли важную роль в переброске русских войск на фронт. Возглавлявший страну с 1866 г. князь Кароль (из младшей ветви Гогенцоллернов) лично возглавлял румынские войска на театре военных действий в европейской Турции, в ходе осады Плевны

---

<sup>109</sup> *Нелидов А.И.* О занятии проливов // Красный архив. 1931. Т. 3(46). С. 182–187.

<sup>110</sup> *Косик В.И.* Политика России в Болгарии, 1879–1894 гг. М., 1993. С. 16–17.

<sup>111</sup> Сборник материалов по русско-турецкой войне 1877–1878 гг. Выпуск 11. СПб., 1898, С. 234–242.

формально являлся главнокомандующим союзными войсками. Примечательно, что при его коронации в 1881г. была использована стальная корона, изготовленная из трофейных турецких орудий с плевненских укреплений.

Яблоком раздора послужил, как всегда, территориальный вопрос. Согласно Берлинскому трактату (статьи XLIII – XLV) Румыния получала государственную независимость при исполнении ряда условий, одним из которых являлось возвращение России Южной Бессарабии, отторгнутой по итогам Крымской войны. Для Российской империи данное требование было «принципиальным и необсуждаемым», как со стратегической точки зрения (выход к Дунаю), так и с морально-психологической<sup>112</sup>.

Перспектива возврата трех бессарабских уездов руководство Румынии не устраивала, все же их пришлось передать России в ноябре 1878 г., что спровоцировало в румынском обществе волну возмущения. С другой стороны, в правящих кругах страны, с учетом актуальной позиции Болгарии, получили распространение идеи «славянской угрозы» и «окружения». В таких условиях в октябре 1883г. Румыния заключила с Австро-Венгрией секретный договор об оборонительном союзе. В соответствии с ним Румыния была обязана прийти на помощь Австро-Венгрии в случае нападения одного из граничащих с Румынией государств, под которым однозначно понималась Россия<sup>113</sup>. В тот же день к договору особым соглашением присоединилась и Германия.

Сближение Румынии со странами Тройственного союза имело значимый военно-стратегический аспект. В качестве компенсации за Южную Бессарабию на Берлинском конгрессе Румынии передана часть территории Добруджи (в настоящее время область на северо-востоке Болгарии). Соответственно Россия потеряла общую границу с Болгарией и, после 1883г., возможность быстрого сухопутного доступа на территорию своего союзника. Это осложняло развертывание русской армии на случай кризиса в Южной Европе и на

---

<sup>112</sup> *Каширин В. Б.* Румыния: от завоевания независимости к рубежу XX века // История Балкан. На переломе эпох (1878–1914 гг.) М., 2017. С. 45.

<sup>113</sup> Там же. С. 47.



Балканах. Будущий военный министр А.Н. Куропаткин, служивший в этот период времени в Главном штабе, отмечал: «Обычный для русских путь на Балканский полуостров через Румынию стал опасен»<sup>114</sup>.

При этом развитие событий в самой Болгарии также имело неоднозначный характер. После окончания русско-турецкой войны страна действительно являлась «плацдармом политического влияния Петербурга на Балканах и подступах к Проливам»<sup>115</sup>.

Однако, как оказалось, отделение по Берлинскому трактату Восточной Румелии было воспринято в Болгарии крайне болезненно. Изначально являвшийся ставленником России князь Болгарии Александр Баттенберг, отменив в 1881г. Тырновскую конституцию, добивался установления режима личной власти, тяготясь прямым контролем из Петербурга. При этом при угрозе своему положению в стране он сам ходатайствовал о назначении русских военных и администраторов на высшие министерские посты, как например генерала Л.Н. Соболева в 1882 г.

В 1885г. произошло инспирированное князем Александром воссоединение Болгарии с Восточной Румелией, причем акция была совершена без ведома и одобрения Петербурга. В ходе разразившегося в этой связи «Болгарского кризиса» Россия отозвала из болгарской армии своих военных, занимавших командные посты. Необходимость отзыва офицеров император Александр III мотивировал так: «...присутствие их только усложняет наше положение и действия. Настоящее движение болгар я не одобряю, они нас не слушались, действовали втихомолку, советов не спрашивали, пусть теперь сами расхлебывают кашу, ими же заваренную»<sup>116</sup>.

В результате последовавшая за кризисом короткая болгаро-сербская война получила в Болгарии наименование «война капитанов против

---

<sup>114</sup> Куропаткин А.Н. Разведывательная миссия в Турцию (1886 г.) // Военно-исторический журнал. 1995. № 4. С. 71.

<sup>115</sup> Каширин В.Б. Румыния: от завоевания независимости к рубежу XX века // История Балкан. На переломе эпох (1878–1914 гг.) М., 2017. С. 46.

<sup>116</sup> Нелидов А.И. О занятии проливов // Красный архив. 1931. Т. 3(46). С. 182–187.

генералов»<sup>117</sup> из-за острого дефицита старших офицеров в армии. Впоследствии князь Александр был свергнут в результате пророссийского офицерского заговора.

Преемник Александра Фердинанд I из Саксен-Кобургской династии<sup>118</sup>, в прошлом офицер австрийской службы, произвел окончательную чистку болгарской армии и госаппарата от элементов, ориентированных на Россию<sup>119</sup>. В целом руководство страны, недовольное «неспособностью» Российской империи создать «Великую Болгарию» от Черного до Эгейского морей, осуществило постепенную переориентацию на другие центры силы. Так, Фердинанд I был убежден, что именно Болгария должна стать наследницей «разваливающейся» Турции и опирался при этом на помощь Австро-Венгрии и Германии.

Западные слависты оценивают сложившуюся ситуацию следующим образом – «Основой взаимопонимания между Россией и Габсбургской монархией служил неявный, но безусловный раздел Балкан на две сферы влияния, при котором в Болгарии доминировала Россия. Именно это равновесие и разрушили Александр Баттенберг и затем Фердинанд Саксен-Кобургский»<sup>120</sup>.

В российской балканистике традиционно делается акцент скорее на русско-болгарских отношениях - «Разрыв отношений, растянувшийся почти на 10 лет, в конечном итоге можно рассматривать как своеобразное «освобождение» Болгарии от России и, соответственно, прощание Петербурга с иллюзиями и надеждами»<sup>121</sup>. Широко известной также стала фраза Стефана Стамболова, регента и премьер-министра страны, сказанная им незадолго до смерти в 1895г.: «Болгарский народ простит мне мои грехи. Но никогда не

---

<sup>117</sup> *Маринов И.* Бунтовите на русофлите в Силистра и Русепрез 1877г. // Военно-исторический сборник. София.1972. № 1. С.162.

<sup>118</sup> *Almanach de Gotha. Annuaire genealogique, diplomatique et statistique.* 1889. 126 annee. Gotha. 1889. P. 1031.

<sup>119</sup> Там же.

<sup>120</sup> *Jelavich B.* History of the Balkans. Vol. 1: Eighteenth and nineteenth Centuries. Cambridge, 1984. P. 374.

<sup>121</sup> *Косик В.И.* Политика России в Болгарии, 1879–1894 гг. М., 1993. С. 166.

простит мне, что я возвел Кобурга на болгарский трон»<sup>122</sup>.

В результате этих процессов Россия осталась без значимых союзников на Балканах, возможности развертывания войск в регионе были значительно ограничены. Планы и замыслы совместных русско-болгарских боевых действий против Турции на суше стали неосуществимы<sup>123</sup>. В связи с этим обстоятельством российский Главный штаб начал расценивать вариант наземной кампании образца прошлой войны с Турцией как бесперспективный и вынужден был прибегнуть к разработке принципиально иной схемы.

Ненамного лучше обстояли дела и с союзниками Российской империи по «Союзу трех императоров» – Австро-Венгрией и Германией. Главная причина конфликта находилась на Балканах. Австрия, будучи несомненным бенефициаром русско-турецкой войны, с крайним недоверием смотрела на активную политику России в районе Константинополя, опасаясь усиления славянского национального движения в своих владениях и зоне влияния на Балканах и в Южной Европе.

Определенная напряженность в отношениях начала проявляться уже перед войной, Д.А. Милютин отмечал в этой связи в сентябре 1877г. – «Австрия не прочь действовать вместе с Россией, если ей обещают добычу – присоединение Боснии, но не хочет впутываться в дело бескорыстно, из-за того только, чтобы славянам доставить автономию, которая притом вовсе ей и не по вкусу»<sup>124</sup>. В ходе последующих событий военные успехи России на Балканах сопровождались постепенным усилением взаимных противоречий. Например, в январе 1878г. еще в ходе предварительных переговоров России с Турцией русские дипломаты в Лондоне получили сведения о том, что австрийский министр иностранных дел Андраши «даже побуждает англичан противудействовать отдельным переговорам нашим с Турцией, обещая им

---

<sup>122</sup> Айранетов О.Р. На пути к краху. Русско-японская война 1904–1905гг. Военно-политическая история. М., 2015. С. 87.

<sup>123</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 5. Д. 598. Л. 4.

<sup>124</sup> Дневник Д.А. Милютина. 1876–1878. М., 2009. С. 126.

поддержку Австрии»<sup>125</sup>. Д.А.Милютин в этой связи прагматично заметил: «...нужно подкупить Австрию, нужна ей взятка; а мы все требуем бескорыстной платонической дружбы»<sup>126</sup>.

Вена была одним из инициаторов созыва Берлинского конгресса под предлогом нарушения Россией прежних договоренностей. Непосредственно перед конгрессом Австрия заключила с Великобританией соглашение об общей линии на переговорах.

Наконец, летом 1881г. Австрия получила «взятку», о которой упоминал Милютин. В июне в Берлине заключен договор о взаимных гарантиях между Россией, Германией и Австро-Венгрией<sup>127</sup>. Кроме этого, предусматривались взаимные консультации относительно возможных изменений на Балканах. Однако, имевшиеся противоречия между Австро-Венгерской и Российской империями крайне обострились в ходе «Болгарского кризиса» и скоротечной болгаро-сербской войны 1885г., последовавших после воссоединения Болгарии и Восточной Румелии. Стало очевидно, что на Балканах и в регионе Проливов Австро-Венгрия и Россия становятся прямыми соперниками.

В результате Союз трех императоров к 1887г. окончательно распался. Формальной точкой послужило формирование в этом году т.н. «Средиземноморской Антанты», выразившееся в серии дипломатических договоренностей между Австро-Венгрией, Англией и Италией. На протяжении 1887г. происходил неоднократный обмен нотами между указанными странами<sup>128</sup>; согласно достигнутому таким образом договоренностям участники обязались стремиться к сохранению статус-кво в бассейнах Средиземного, Черного и прилегающих морей, а также на побережье Северной Африки. Декабрьские ноты предусматривали уже совместные в этих целях политические и дипломатические действия в регионе Черноморских проливов, Малой Азии и

---

<sup>125</sup> Там же. С.11.

<sup>126</sup> Там же.

<sup>127</sup> Сборник договоров России с другими государствами. 1856–1917. М., 1952. С. 228–233.

<sup>128</sup> Ключников Ю., Сабанин А. Международная политика новейшего времени в договорах, нотах и декларациях. Ч. 1. М., 1925. С. 251–253.

Болгарии. Среди прочего это означало упрочение позиций Австро-Венгрии на Балканах за счет интересов России. «Средиземноморская Антанта» просуществовала недолго из-за австро-итальянских противоречий и нараставшего англо-германского антагонизма. Однако в любом случае соглашения эти убедительно демонстрировали переход Австрии из положения сомнительного союзника к роли однозначного противника России в регионе.

С Германией отношения также складывались противоречиво. «Союз трех императоров», являвшийся своеобразной частью так называемой «системы союзов» Бисмарка, блокировал русско-французское сближение, обеспечивая нейтралитет России на случай столкновения Германии со своим основным соперником в Европе – Францией. Для Российской империи важно было невмешательство Германии и Австрии в возможный конфликт с Англией.

На этом фоне осенью 1876г. канцлер Бисмарк начал последовательно убеждать в Берлине посла России П. Убри, что «Восточный вопрос не представляет для Германии непосредственного интереса»<sup>129</sup>. Одновременно, как отмечал Д.А. Милютин, немецкие дипломаты и генералы продолжали настойчиво внушать первым лицам России «необходимость войны с Турцией, стараются уверить нас, что нам следует направить против нее большие силы»<sup>130</sup>. Для руководства России расчет Бисмарка являлся очевидным – провоцирование длительной вовлеченности России в ситуацию на Балканах, при этом без достижения решительного успеха. В этой связи канцлер Горчаков с горечью высказал «весьма категорически предположение, что более всех других желает нас ослабить именно та держава, которая считается лучшим нашим другом – Германия»<sup>131</sup>.

Кроме этого, Германская империя вела в регионе собственную активную политику, далеко не всегда отвечавшую русским интересам. Помимо расширения экономического проникновения, выразившегося в том числе в

---

<sup>129</sup> Дневник Д. А. Милютина. 1876–1878. М., 2009. С. 185

<sup>130</sup> Там же. С. 181.

<sup>131</sup> Там же.

строительстве железной дороги «трех Б» - Берлин-Багдад-Басра, Германия предпринимала конкретные действия по модернизации турецкой армии. Миссия генерала фон дер Гольца уже с 1882г. сменила в Турции французских военных. Основной упор немцами был сделан на подготовку и перевооружение Константинопольского военного округа, модернизацию системы укреплений в обоих Проливах<sup>132</sup>.

В Берлине немецкий император прямо запугивал британского посла усилением роли России и планируемым ей захватом Босфора. Генерал Л.Н. Соболев, занимавший в 1882–1883г.г. посты министра-президента и министра внутренних дел Болгарского княжества и являвшийся автором нескольких аналитических разработок по проблеме Проливов, так оценивал немецкую позицию - «Германия никогда не сочувствовала упрочнению нашего положения на востоке, ибо такое упрочнение развязывало бы России руки на Западной смешанной окраине»<sup>133</sup>. Данным обстоятельством можно объяснить поведение Бисмарка на Берлинском конгрессе 1878 г. и его роль в сдерживание русского влияния на Балканах. Указанную политику трудно назвать однозначно дружественной.

Франция, завершив в 1881г. оккупацию Марокко, в отношении проблемы Проливов занимала несколько выжидательную и осторожную позицию. С другой стороны, именно наличие французской эскадры в порту средиземноморского Тулона сдерживала усиление мальтийской («дарданелльской») эскадры британского флота за счет кораблей, контролировавших французов из Гибралтара.

Одновременно Франция приступила к зондажу позиции России относительно франко-немецких противоречий, намекая при этом на возможность улучшения и развития отношений. Например, осенью 1876г. в этих целях французская сторона через посла в России выступила с

---

<sup>132</sup> *Силин А.С.* Германская военная миссия фон дер Гольца в Турции в 1882–1895 гг. // Ученые записки по новой и новейшей истории. Вып. 2. М., 1956. С. 351–352.

<sup>133</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 586. Л. 38.

неофициальным приглашением на свои учения офицеров русского Главного штаба. Д.А. Милютин вспоминал: «В разговоре этом принял участие и сам посол Лефло, подтвердив, что французское правительство давно уже выражало желание видеть русских офицеров на маневрах французских войск и примет их радушно»<sup>134</sup>. Обсужденный с Александром II замысел заключался именно в неофициальности приглашения. Русские офицеры должны были «по собственной инициативе» прибыть в заранее оговоренные и согласованные пункты. В противном случае французы были бы вынуждены официально приглашать и немецкую сторону, чего из-за проблемы Эльзаса и Лотарингии они делать категорически не хотели.

«Вообще французы очень с нами любезничают»<sup>135</sup> – замечал в этот период русский военный министр. Впрочем, заключение союзных франко-русских соглашений произошло только в царствование Александра III.

Таким образом, развитие событий после Берлинского конгресса постепенно привело к реализации предсказания Д.А. Милютина, сформулированного еще накануне войны 1877г. – «В случае успеха России не дадут воспользоваться плодами победы, а между тем, она делается на известное время неспособной вмешиваться в дела Европы»<sup>136</sup>. Кассандрой также оказался и канцлер Горчаков, заметивший в это же время: «Россия не может рассчитывать ни на одного из союзников»<sup>137</sup>.

### *§3. Противостояние с Великобританией по Восточному вопросу*

Наиболее последовательным и решительным противником Российской империи в регионе являлась Великобритания, готовая применить при необходимости вооруженную силу. Соединенное королевство традиционно было настроено на воспреещение российского влияния в европейских районах Турции и, в конечном счете, на полное отбрасывание России от Проливов.

---

<sup>134</sup> Дневник Д.А. Милютина. 1876–1878. М., 2009. С. 105.

<sup>135</sup> Там же.

<sup>136</sup> Там же. С. 185.

<sup>137</sup> Там же. С. 180.

Накануне Крымской войны представлялось, что Великобритания близка к достижению своей цели. По оценке современников «в 1853-1854 годах превосходство британского флота над французским, русским и американским флотами являлось, пожалуй, самым значительным со времени восшествия на престол королевы Виктории»<sup>138</sup>. Однако ход войны продемонстрировал недостаточную применительно к России эффективность «британской манеры воевать» («British way of warfare» по известному определению Б. Лиддела Гарта). Современные западные ученые достаточно единодушны в дефиниции возникших у британцев трудностей. Прежде всего, к ним относится низкая результативность морской блокады<sup>139</sup>. Морская торговля России из южных регионов страны могла быть сравнительно легко переключена на сухопутные маршруты. К тому же большую часть продовольствия и необходимого сырья Россия производила на своей территории и в конечном счете была мало чувствительна к «военно-морскому давлению». Таким образом, привычная для Великобритании корсарская война на морских коммуникациях, в терминах того времени – *guerre de course*, оказалась недостаточной<sup>140</sup>

Решающая битва на море также была нереализуема, поскольку уцелевший русский флот укрылся в гаванях. Крепости, эти гавани защищавшие, оказались «слишком крепкими орехами для разгрызания»<sup>141</sup>, по сравнению с разгромленными в свое время британским флотом Алжиром и Аккрой. Самое главное – побеждать требовалось на суше, а для этого нужна была подготовленная и многочисленная сухопутная армия. Боевые действия в Крыму неизбежно превратились в «войну пехоты» (по британскому определению «Soldiers' War»<sup>142</sup>). На сей раз в качестве «самой длинной английской шпаги» выступила Франция, британский же флот во многом ограничился

---

<sup>138</sup> Kennedy P. M. The Rise and Fall of British Naval Mastery. London, 1976. P. 225.

<sup>139</sup> Папастратигакис Н. Британская стратегия: русский флот и черноморские проливы, 1890-1904 // Русский сборник. Исследования по истории России. 2010. № 09. С. 195.

<sup>140</sup> Kennedy P. M. The Rise and Fall of British Naval Mastery. London, 1976. P. 235.

<sup>141</sup> Kennedy P. M. The Rise and Fall of British Naval Mastery. London, 1976. P. 227.

<sup>142</sup> Marder A. J. The Anatomy of British Sea Power. New York, 1940. P. 66.



бомбардировками городов и охраной линии снабжения через Черное море<sup>143</sup>. В ходе войны в Лондоне приобрела популярность шутка сатирического журнала «Панч» - «Чем отличается наша эскадра на Балтике от нашей эскадры на Черном море? От флота на Балтике ждали достижения всех возможных целей, но он не сделал ничего; от флота на Черном море ничего особенного не ждали, и он этого добился»<sup>144</sup>.

В целом для Великобритании Парижский мир 1856г. полностью не решил «русскую проблему». Постепенная ремилитаризация Черного моря, санкционированная Лондонским конгрессом, привела к возрождению старых английских опасений. Лорд Эшер, видный политический деятель Англии того времени, описал их достаточно красочно, обозначив перспективу превращения Средиземноморья усилиями России в «мертвое море» и сделав акцент на том, что Британской империи «перекроют воздух», блокировав ее важнейшие коммуникации в макрорегионе<sup>145</sup>. В британской внешней политике окончательно укрепилось требование сохранения «статус-кво» в Проливах, так раздражавшее и военного министра Милютина, и канцлера Горчакова<sup>146</sup>. Как отмечалось, требуемое «положение дел» в конечном счете сводилось к удержанию России от контроля над Босфором и Дарданеллами, и к сохранению Константинополя за Турцией.

С учетом опыта Крымской войны Константинополь, и в меньшей степени Босфор, стали для Великобритании чуть ли не единственным пунктом, в котором возможно было оперативно и своими силами обеспечить подавляющее военное превосходство над Россией с гарантией победы при столкновении. Город и пролив, таким образом, выступали в качестве аналога «стратегически важной базы на островах или на континентальной периферии»<sup>147</sup>, значение которых для успешных «войн флота» («naval warfare»)

---

<sup>143</sup> Ibid. P. 227.

<sup>144</sup> Ibid. P. 66.

<sup>145</sup> Kennedy P.M. The Rise and Fall of British Naval Mastery. London, 1976. P. 222.

<sup>146</sup> Дневник Д.А. Милютина. 1876–1878. М., 2009. С. 228.

<sup>147</sup> Kennedy P.M. The Rise and Fall of British Naval Mastery. London, 1976. P. 235.

так подчеркивалось в Британии последователями идей А. Мэхена.

С этой точки зрения вопрос о Константинополе и Босфоре приобретал для Великобритании стратегическую значимость. В то же время имелся неоднозначный опыт Дарданелльской экспедиции, проведенной в 1807г. британской эскадрой адмирала Дж. Дакворта совместно с русской эскадрой Д. Сенявина. При обратном прорыве через турецкие артиллерийские позиции в Дарданеллах корабли английского адмирала понесли значительный урон, потери в людях достигали 300 человек<sup>148</sup>.

Соответственно позиция Турции в возможном англо-русском столкновении становилась для успеха английской экспедиции во многом определяющей. Как минимум, она должна была пропустить британскую эскадру через Дарданеллы, и обеспечить ей поддержку сухопутными войсками в районе Константинополя и Босфора. Ни первого, ни второго британцам никто не гарантировал.

В феврале 1878г. в ходе рейда эскадры адмирала Д. Хорнби к Константинополю вопрос с турками удалось частично решить. В целях официального прикрытия англичане использовали фирман султана на проход, полученный ранее по другому случаю. Эскадра заблаговременно сосредоточилась у входа в Дарданеллы, и при ее внезапном появлении в Мраморном море турки ограничились лишь протестами.

В целом Англия была готова прибегнуть к силе. Уровень антироссийской истерии в общественном сознании достиг небывалых вершин. Так, крайней популярностью пользовалась воинственная бульварная песенка «Macdermott's War Song»<sup>149</sup>, вполне русофобская по содержанию. Повторяющаяся в песне жаргонная фраза «By Jingo» вызвала появление в политической жизни понятия «джингоизм», трактуемого советскими словарями как «агрессивный шовинистический национализм, связанный с пропагандой колониальной экспансии». Каждый припев песни заканчивался

---

<sup>148</sup> Обручев Н.А. Смешанные морские экспедиции // Военный сборник. 1898. № 10. С. 334.

<sup>149</sup> Waites A., Hunter R. The Illustrated Victorian Songbook. London, 1984. P. 180–184.

словами – «Русским не видать Константинополя» («The Russians shall not have Constantinople...»<sup>150</sup>).

Период обострения отношений с Россией 1877-1878 гг. ознаменовался еще одним показательным эпизодом. Великая княжна Мария Александровна, вторая дочь Александра II, с 1874г. была замужем за принцем Альфредом, герцогом Эдинбургским, одним из сыновей королевы Виктории. В тот период принц Альфред служил в британской средиземноморской эскадре, являясь капитаном одного из кораблей, базировавшихся на Мальте. В сентябре 1876г. Александр II с неохотой проводил из Ялты дочь к мужу. Д.А. Милютин разделял его чувства – «Жаль было смотреть на бедняжку, покидавшую родительский кров, чтобы поселиться на скучном острове Мальте, среди англичан, проникнутых враждой к России»<sup>151</sup>.

Уже в апреле следующего года, сразу после объявления Россией войны Турции, королева Виктория запретила Марии Александровне покидать Мальту, что при российском дворе причинило «крайнее огорчение государю и императрице»<sup>152</sup>. Представляется, что герцогиня Эдинбургская вряд ли могла послужить для Александра II источником ценной информации о мальтийской эскадре англичан. В то же время подобное обращение с принцессой двух царствующих домов явно демонстрировало решимость и серьезность намерений Великобритании.

Эти намерения характеризовались не только недолжным обращением с русской Великой княжной. В январе-марте 1878г., когда русская армия двигалась к Константинополю, английское правительство в спешном порядке приступило к формированию резервной эскадры броненосцев, получившей традиционное наименование «Particular Service Squadron», и предназначавшейся для усиления британских сил в Балтийском море<sup>153</sup>.

---

<sup>150</sup> Там же.

<sup>151</sup> Дневник Д.А. Милютина. 1876–1878. М., 2009. С. 377.

<sup>152</sup> Дневник Д.А. Милютина. 1876–1878. М., 2009. С. 220.

<sup>153</sup> *Parkinson R. The Late Victorian Navy. The Pre-Dreadnought Era and the Origins of the First World War. Woodbridge, 2008. P. 21.*

Кроме того, на частных верфях были срочно реквизированы или выкуплены броненосцы, строившиеся по заказу других стран. В спешке не обошлось без конфуза. Так, первоначально предназначавшейся Бразилии броненосец «Independencia», тут же переименованный в «Neptune», обошелся британской казне в 600 тысяч фунтов стерлингов. При этом корабль уже в момент спуска на воду являлся морально устаревшим и не мог развить скорость свыше 10 узлов. В историю «Neptune» вошел как один из последних броненосцев, снаряженных рангоутом, то есть парусным вооружением. В 1878г. «Neptune» был формально готов к выходу в море, имея на борту все необходимые запасы. Все же на его перевооружение и переоборудование британцы вынуждены были потратить еще не менее 70 тысяч фунтов, в результате удовлетворительной готовности корабль достиг только к апрелю 1883 г. Данный случай всплыл при обсуждении в Палате общин британского парламента морского бюджета на 1883-84 финансовый год и вызвал скандал. Для сравнения – построенный позже сверхсовременный эскадренный броненосец «Majestic», давший наименование крупнейшей в Великобритании серии однотипных кораблей, стоил порядка 1 миллиона фунтов<sup>154</sup>.

Русский журнал «Морской сборник», отслеживавший военное судостроение за границей, обозначил атмосферу покупки как «панику» и спокойно отметил, что «броненосец «Neptune» даже в половине мая 1883г. не мог выйти в море, потому что машина испортилась»<sup>155</sup>.

Параллельно с накоплением и концентрацией военно-морских сил Англия не оставляла усилий и на дипломатическом фронте. Руководством страны еще до занятия Кипра в 1878г. начал рассматриваться вопрос установления протектората над Константинополем, что предусматривало превращение столицы Турции в свободный порт под защитой Великобритании. В преддверии Берлинского конгресса 1878г. англичане заключили с Турцией т.н. Кипрскую конвенцию, имевшую характер оборонительного союза, в

---

<sup>154</sup> Kennedy P. M. The Rise and Fall of British Naval Mastery. London, 1976. P. 246.

<sup>155</sup> Морское дело за границей // Морской сборник. 1883. № 6. С. 28.

соответствии с которым Великобритания получила право на «временную» оккупацию Кипра. Одновременно англичане обязались добиваться «силой оружия» сохранения турецких границ в Азии, если Россия потребует их чрезмерного изменения<sup>156</sup>. Формально целью «Оборонительной конвенции» являлось оказание Англией помощи Турции в защите ее азиатских владений, а переход Кипра под британское управление фигурировал как средство оказания такой помощи. Тем самым Лондон обеспечил правовое основание для направления в район Проливов своей эскадры при любом обострении отношений России и Турции.

Открытие в 1869г. Суэцкого канала и последующая оккупация Британией Египта в 1882г. повлекли за собой значительные и разноплановые политические и экономические последствия. Торгово-экономическая роль Константинополя для Англии несколько снизилась, наряду с этим выросло и военно-стратегическое значение Восточного Средиземноморья.

Так, 16% британского импорта и 21% экспорта следовали через Суэцкий канал, на средиземноморские страны Европы приходилось соответственно 10% и 8,5%<sup>157</sup>. Еще более важным был стратегический аспект - через Средиземное море и Суэц проходил основной маршрут эскадр и переброски подкреплений в Индию и Австралию, а также в дальневосточные моря, чья важность для Англии постоянно увеличивалась.

Западный исследователь Н. Папастратигакис, основываясь на британских источниках, следующим образом оценивает обстановку на начало 1880-х годов – «...англичане были полны решимости не допустить захвата Россией османской столицы – Константинополя – и Проливов, соединяющих Черное море со Средиземным; к этому их подталкивало стремление защитить жизненно важные коммуникации и коммерческие артерии, ведущие в Индию через Средиземное море и Суэцкий канал, находившийся на территории Египта

---

<sup>156</sup> *Шнапо О.Б.* Захват Кипра Англией. М., 1974. С. 218–222.

<sup>157</sup> *Marder A.J.* The Anatomy of British Sea Power. New York, 1940. P. 144.

– фактически британского протектората»<sup>158</sup>.

Несколько позднее контр-адмирал Л. Бомонт, директор военно-морской разведки Великобритании, отвечая на запрос министерского Комитета обороны относительно возможного влияния российской базы в Проливах, практически повторил слова лорда Эшера - «русский Черноморский флот сможет беспрепятственно проникать в левантинские воды и со временем возьмет под свой контроль все восточное Средиземноморье. Это приведет к сокращению британской торговли в тех водах, уменьшению британского влияния в Египте и последующему разрыву коммуникаций с Индией и другими восточными владениями»<sup>159</sup>.

Одновременно из-за колониальных противоречий в Африке серьезно ухудшились отношения Великобритании с Францией, что объективно привело к появлению у России в бассейне Средиземного моря потенциального союзника. Активная судостроительная программа Франции регулярно приводила к обеспокоенности на Британских островах, сопровождавшейся новым для англичан ощущением уязвимости на море. Это состояние общества получило даже специальное наименование – «Военно-морской испуг» («Navy Scare»)<sup>160</sup>. Под влиянием масштабной кампании в прессе правительство Гладстона только в 1884г. вынуждено было выделить дополнительно 3,1 миллион фунтов на постройку новых боевых кораблей и 2,4 миллиона на флотскую артиллерию и угольные станции<sup>161</sup>.

На этом фоне и произошел русско-английский инцидент в Средней Азии, на пограничной Кушке. В 1880 г. Россия начала прокладывать в Туркмении Закаспийскую железную дорогу, в 1884г. присоединила Мервский оазис (ныне Мары). В Лондоне это вызвало тревогу - в связи с «угрозой Герату и Индии». В подобной обстановке отсутствие точной границы между зоной

---

<sup>158</sup> *Папастратицакис Н.* Британская стратегия: русский флот и черноморские проливы, 1890–1904// *Русский сборник. Исследования по истории России.* 2010. № 09. С. 196.

<sup>159</sup> Там же. С. 199.

<sup>160</sup> *Marder A.J.* *The Anatomy of British Sea Power.* New York, 1940. P. 121.

<sup>161</sup> *Kennedy P.M.* *The Rise and Fall of British Naval Mastery.* London, 1976. P. 230.

туркменских племен, теперь российских подданных, и территорией Афганистана предсказуемо вылилось в пограничные споры. В марте 1885г. на реке Кушке в процессе делимитации границы произошло вооруженное столкновение, в ходе которого русский отряд генерала А.В. Комарова разбил многократно превосходящий по численности отряд афганцев, «консультируемый» британскими офицерами. В Англии это столкновение произвело эффект разорвавшейся бомбы, несколько сходный с истерией 1878г. При этом афганский Герат выступал в качестве своеобразного аналога Константинополя, а ведущий к Британской Индии Хайберский перевал – Дарданелльского пролива. Премьер-министр У. Гладстон обвинил Россию в агрессии против Афганистана, в апреле парламент вотировал дополнительные 11 млн. фунтов на военные расходы<sup>162</sup>.

Снова возникла идея «Particular Service Squadron» - вплоть до июня 1885г. шла активная подготовка эскадры для отправки в район Проливов. По первоначальному замыслу срочной достройке, а также выводу из резерва и подготовке к активной службе подлежали 10 броненосцев, 2 крейсера, 10 корветов и 24 канонерские лодки<sup>163</sup>.

Еще в апреле 1885г. британское Адмиралтейство специально рассмотрело вопрос о силовом форсировании Проливов и пришло к выводу о необходимости оккупации Дарданелл значительным десантом или о вовлечении в войну с Россией Турции<sup>164</sup>. Следует отметить, что вопрос об «упреждающем» захвате Дарданелл прорабатывался в Великобритании постоянно в зависимости от меняющейся международной обстановки.

Попытки Англии дипломатическим путем добиться от Турции открытия для формируемой эскадры прохода через Проливы закончились неудачей. Константинополь немедленно увязал этот вопрос с уступками в Египте, что для

---

<sup>162</sup> Айранетов О.Р. История внешней политики Российской империи. 1801–1914 гг. Т. 3. М., 2018. С. 587.

<sup>163</sup> Marder A.J. The Anatomy of British Sea Power. New York, 1940. P. 133.

<sup>164</sup> Айранетов О.Р. История внешней политики Российской империи. 1801–1914 гг. Т. 3. М., 2018. С. 590.

англичан было неприемлемо<sup>165</sup>. Прочие великие державы, прежде всего Германия и Франция, тут же предупредили турок, что открытие Проливов в данном случае будет расцениваться как нарушение обязательств по трактатам<sup>166</sup>.

Соответственно Великобритания вынуждена была отложить экспедицию и приступить к формированию упомянутой «Средиземноморской Антанты» с Австро-Венгрией и Италией. Основной причиной подобного шага для британцев послужило, по определению Папастратигакиса, именно противостояние с Францией и Россией в Средиземноморье<sup>167</sup>.

На июль 1888г., по оценке современников, Великобритания в Средиземном море располагала 8 линейными кораблями, у Франции насчитывалось 15 линкоров<sup>168</sup>. Подобное положение для англичан было нетерпимым, особенно с учетом постепенно усиливавшегося Черноморского флота.

В такой ситуации в марте 1889г. правительство страны внесло в парламент «Акт о морской обороне» («Naval Defence Act»), одобренный в мае того же года. Закон предусматривал выделение 21,5 миллиона фунтов на усиление флота в следующем пятилетии, в том числе постройку 10 броненосцев<sup>169</sup>. Таким образом, официальное признание получил т.н. «Двухдержавный стандарт», согласно которому военно-морской флот Великобритании по количеству броненосцев должен быть равен совокупности двух следующих по силе флотов, то есть военно-морских сил Франции и России. Англичане незамедлительно дали стандарту расширительное толкование, сначала заявив о необходимости превосходить всех других по числу крейсеров из-за жизненной необходимости охраны морской торговли. Затем в Палате лордов было официально заявлено, что «равенство» в данном

---

<sup>165</sup> Там же.

<sup>166</sup> Там же.

<sup>167</sup> Папастратигакис Н. Британская стратегия: русский флот и черноморские проливы, 1890–1904// Русский сборник. Исследования по истории России. 2010. № 09. С. 196.

<sup>168</sup> Marder A.J. The Anatomy of British Sea Power. New York, 1940. P.131.

<sup>169</sup> Kennedy P.M. The Rise and Fall of British Naval Mastery. London, 1976. P. 230.



случае означает не арифметическое равенство, а скорее соответствие. С британской точки зрения такое соответствие достигалось лишь при общем превосходстве по броненосцам в соотношении пяти к трем, то есть минимум на 40%<sup>170</sup>. В любом случае Средиземноморская эскадра в том же году была усилена до 10 броненосцев и 2 тяжелых крейсеров<sup>171</sup>.

Подводя итог, можно констатировать, что позиция Великобритании в рассматриваемый период времени отчетливо носила характер «гиперпревентивного» реагирования на угрозы. Подобная реакция, в целом свойственная английской стратегической культуре, проявляется в том, что в качестве угрозы воспринимается не только способность конкурента нанести вред в обозримом будущем, а сама перспектива приобретения конкурентом такой способности. При этом развитие ситуации просчитывается по наихудшему сценарию, вне зависимости от того, насколько он вероятен.

Например, в военно-стратегических построениях России за весь период вопрос о взятии под контроль какой-либо части Средиземного моря в практическую плоскость не ставился. Речь шла максимум о том, что «русские Босфоро-Дарданелльские укрепления» не пустят враждебный флот в Черное море. В это же время британцы, рассуждая о Восточном Средиземноморье как о собственной уязвимой «Ахиллесовой пяте» («Achilles Heel of Mediterranean»<sup>172</sup>), полагали базовым постулатом неизбежное агрессивное поведение России в недалеком будущем. С учетом реальной стратегической и экономической заинтересованности Англии в регионе подобная трактовка грозила вооруженным столкновением с Россией теоретически при любом активном шаге последней на Балканах или в районе Проливов.

Являясь сильнейшей военно-морской и экономической державой мира того времени, Англия и практически, и психологически была готова к такому столкновению. Кроме того, она постоянно работала над созданием

---

<sup>170</sup> *Marder A.J.* The Anatomy of British Sea Power. New York, 1940. P. 105.

<sup>171</sup> *Ibid.* P. 146.

<sup>172</sup> *Ibid.* P. 144.

дипломатических союзов со странами, чьи планы на Балканах или в Южной Европе входили в противоречие с политикой России. Сдерживающими факторами для жестких действий Великобритании являлись позиции Франции и Турции. Военно-политическое руководство Англии, еще до заключения русско-французских соглашений 90-х годов, предпочитало рассматривать флоты этих двух стран как союзные силы, в потенциале совместно противостоящие Великобритании при конфликте. Руководители военной и военно-морской разведок вообще заявляли - «Дорога британских сил на Константинополь в случае военных действий пройдет по руинам французского флота»<sup>173</sup>.

Роль же Турции заключалась в предоставлении свободного пропуски британского флота к Константинополю и оказании содействия британцам своими сухопутными войсками.

В этом ключе Великобритания в течение всего рассматриваемого периода была убеждена в намерении Российской империи захватить Константинополь. Безусловно, подобная попытка России снимала бы для англичан целый ряд препятствий – защищая столицу, турки наверняка сами позвали бы на помощь британскую эскадру. На международной арене такой «агрессивный захват» позволил бы минимизировать дипломатическую или иную поддержку России со стороны Франции и других государств. К тому же русские войска, даже захватив Константинополь, но имея растянутую линию снабжения через Черное море, с высокой долей вероятности потерпели бы неудачу в противостоянии одновременно турецкой армии и английскому флоту.

В то же время устойчивая фиксация британцев именно на Константинополе предоставляла определенное тактическое преимущество для России при планировании своих возможных решительных шагов.

#### *§4. Дефиниция цели десантной экспедиции как военно-политической*

---

<sup>173</sup> Папастратиакис Н. Британская стратегия: русский флот и черноморские проливы, 1890–1904// Русский сборник. Исследования по истории России. 2010. №09. С.198.

*акции превентивного характера*

Таким образом, к началу 80-х годов складывался в целом негативный для России консенсус великих держав по вопросу Проливов. С учетом неблагоприятной международной обстановки для широкомасштабной экспедиции против Турции России пришлось свои цели скорректировать.

При этом в высшем военно-политическом руководстве Российской империи все же сохранялось определенное единодушие относительно главных целей страны в регионе, сформированное в ходе войны с турками. Как оптимальные для страны воспринимались положения Ункяр-Искелесийского договора<sup>174</sup>. Трактат, заключенный в июне 1833г., формально носил характер «союзного оборонительного договора» и обеспечивал русским судам свободный проход через Проливы. Секретная статья договора предусматривала обязанность Оттоманской Порты по закрытию Дарданелльского пролива «в случае покушения на одну из договаривающихся сторон» и соответственно требовала «не позволять никаким иностранным военным кораблям входить в оный под каким бы то ни было предлогом»<sup>175</sup>. Вход в Черное море блокировался для всех иностранных кораблей; при этом в договоре нигде не упоминалось о закрытии выхода из него. «Секретная статья делала Россию неуязвимой со стороны Черного моря, в случае нападения на нее какого-либо нечерноморского государства»<sup>176</sup>.

Например, цесаревич Александр еще в ходе боевых действий против турок неоднократно отмечал необходимость «окончательно упразднить трактат 1856 года и открыть свободный проход русским военным судам через проливы»<sup>177</sup>. Аналогичного мнения придерживались и великие князья Михаил и Константин<sup>178</sup>.

---

<sup>174</sup> Юзефович Т. Договоры России с Востоком. Политические и торговые. СПб., 1869. С. 89–92.

<sup>175</sup> Там же.

<sup>176</sup> Киняпина Н.С. Ункяр-Искелесийский договор 1833 г. // Научные доклады высшей школы. Исторические науки. 1958. № 3. С. 45.

<sup>177</sup> Дневник Д.А. Милютина. 1876–1878. М., 2009. С. 377.

<sup>178</sup> Там же. С.369.

При этом единства мнений относительно отказа от Константинополя все же не наблюдалось, слишком заманчивым призом являлась турецкая столица. Консенсус существовал лишь в признании того, что окончательное включение города в состав Российской империи нецелесообразно по политическим соображениям, он должен был остаться «вольным городом».

Заняв в 1881г. престол, Александр III не изменил своего видения перспективы. Даже позже, в 1885г., он особо подчеркивал в своем письме начальнику Главного штаба Н.Н. Обручеву «одну и главную цель» внешней политики России - «раз и навсегда утвердиться в проливах»<sup>179</sup>.

Однако неблагоприятно изменившиеся обстоятельства заставили измениться и политику. Даже Д.А. Милютин стал постепенно отходить от «радикальных» планов решения Восточного вопроса в пользу обеспечения безопасности Черного моря. В связи с этим ряд авторов (С.Д.Сказкин и Р.В.Кондратенко) убеждены в его авторстве следующего положения Ливадийского совещания, состоявшегося в сентябре 1879г. под председательством Александра II - «Необходимо установить идеальную цель, но ясную и точную, к достижению которой нужно было бы направить нашу политику. Эта цель — овладение проливами в случае, если обстоятельства приведут к уничтожению турецкого государства в Европе»<sup>180</sup>.

У современных западных авторов также встречается утверждение, что именно в сентябре 1879г. при Александре II принимается принципиальное решение о проведении десантной операции с целью захвата и удержания Босфора в случае распада Оттоманской империи<sup>181</sup>.

В подобных условиях в декабре 1882г. появляется адресованный императору документ, расшифровывающий характер таких масштабных изменений. Им является т.н. «первая» записка А.И. Нелидова, посвященная

---

<sup>179</sup> *Нелидов А. И.* О занятии проливов // Красный архив. 1931. Т. 3(46). С. 182–187.

<sup>180</sup> *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX века. М., 2006. С.7.

<sup>181</sup> *Papastratigakis N.* Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. P. 63.

политике России в регионе – «О занятии Проливов»<sup>182</sup>.

Александр Иванович Нелидов – кадровый российский дипломат, длительное время проработавший в посольствах и миссиях России в Болгарии и Османской империи. В ходе войны 1877-78 гг. занимал должность начальника дипломатической канцелярии главнокомандующего русской армии. Им был подготовлен проект мирного договора, лично участвовал в переговорах с турками в Сан-Стефано. В период с 1883г. по 1897г. – посол в Константинополе<sup>183</sup>. Был убежденным сторонником захвата Проливов Россией, являясь таким образом представителем «радикальной тенденции русской дипломатии», о которой упоминала Н.С. Киняпина.

А.И. Нелидов представил монарху свой аналитическую записку непосредственно перед назначением на пост посла в Турции, одобрение записки Александром III заставляет взглянуть на нее как на общую формулировку приоритетов России по проблеме в целом.

В записке указывается приоритетная цель России, «которой все интересы политические, торговые и военные настоятельно требуют занятия проливов».

При этом сформулирована и задача-минимум, представляющая единственное «удовлетворительное решение Восточного вопроса». А именно – занятие Босфора. А.И. Нелидов при этом хоть и в краткой форме перечисляет основные причины заинтересованности России именно в этом проливе. «Утверждение на Босфоре окончательно закрепляет за нами все наши закавказские владения, соединяет в одном пункте всю нашу оборонительную линию берегов Черного моря и дает нам решительное влияние на судьбы как Балканского, так и Малоазиатского полуостровов. Наконец, оно усиливает оборонительную силу нашу на западной границе, давая нам возможность располагать для ее защиты всеми боевыми средствами, которые были доселе

---

<sup>182</sup> *Нелидов А. И.* О занятии проливов // Красный архив. 1931. Т. 3(46). С. 182–187.

<sup>183</sup> Альманах современных государственных деятелей. СПб., 1897. С. 1169.

иммобилизированы на черноморских берегах»<sup>184</sup>.

Согласно этому документу вариантов достижения задачи-максимум было три. «1.Открытой силой во время русско-турецкой войны; 2. Неожиданным нападением при помощи внутренних усложнений или внешней опасности в Турции; 3. Мирным путем - в случае близкой связи или союза с Портою, если бы она могла быть побуждена к тому, чтобы самой искать нашего содействия»<sup>185</sup>.

Краткий анализ «местных условий», произведенный в записке, показал, что традиционные военные способы решения проблемы – путем военной операции в европейском направлении через Балканский полуостров или в азиатском через Малую Азию встретятся с «несчетными трудностями». Самое главное – они были затратны по времени, что давало возможность «нашим соперникам, в особенности англичанам, если не предупредить нас на Босфоре, то по крайней мере, по примеру прошедшей войны, заручиться Дарданеллами или же занять Галлипольский полуостров».

Последовательное рассмотрение внешнеполитической обстановки и логистических особенностей региона привел А.И. Нелидова к определению единственного оптимального способа решения задачи – «путем неожиданного нападения» и «при помощи высадки невдалеке от Босфора».

Отдельно подчеркивается, что таким путем решается лишь «первая половина нашей задачи», однако с созданием серьезных предпосылок и для занятия Дарданелл. В самом общем виде характеризуются обстоятельства, при которых военная операция подобного типа становится срочной и неизбежной. К ним относится «близость совершенного и, быть может, внезапного распада Османской империи», что может вызвать «настоятельную необходимость предупредить наших соперников, ...когда опасность чужого занятия станет слишком близка»<sup>186</sup>.

---

<sup>184</sup> *Нелидов А. И.* О занятии проливов // Красный архив. 1931. Т. 3(46). С. 182–187.

<sup>185</sup> Там же.

<sup>186</sup> Там же.

Таким образом, А.И. Нелидов, не забывая о главной цели, подчеркивает плюсы цели ближайшей – Босфора. Причем ее захват практически ставится в зависимость от интервенционистских действий европейских держав в отношении Турции.

В своих комментариях к опубликованной в 1931г. записке А.И. Нелидова советский ученый В.М. Хвостов отмечал: «Эта оборонительная политическая линия по самой своей сути носила временный характер и отнюдь не исключала того, что захват проливов оставался и в такие периоды основной целью царского правительства»<sup>187</sup>. С формальной стороны с таким выводом трудно спорить, особенно с учетом точки зрения Александра III. Все же, как представляется, непосредственным приоритетом «царского правительства» являлись все же вопросы безопасности. Даже у своих берегов России нечего было противопоставить британскому флоту, поэтому превращение Черного моря в «море внутреннее» представлялось острой необходимостью.

В современной историографии существует и принципиально другая точка зрения. В сжатой форме ее сформулировал О.Р. Айрапетов, неоднократно отмечавший, что проект Босфорской экспедиции символизировал собой уход России с Балкан<sup>188</sup>. Действительно, в ходе войны с Турцией 1877-78 гг. России не удалось полностью решить в свою пользу Восточный вопрос. Последовавший Берлинский конгресс, по определению С.Д. Сказкина, «был для русского правительства лишним поучением скромности»<sup>189</sup>, продемонстрировав недостаточную результативность ее дипломатических рычагов. После прихода к власти в Болгарии Кобурга и смены внешнеполитической ориентации Румынии объективно были ограничены и военные возможности России на юго-западном направлении.

Н. Папастратигакис прямо указывает, что десантная «экспедиция была

---

<sup>187</sup> *Нелидов А.И.* О занятии проливов. Предисловие В.М. Хвостова // Красный архив. 1931. Т. 3(46). С. 179–187.

<sup>188</sup> *Айрапетов О.Р.* На Восточном направлении. Судьба Босфорской экспедиции в правление императора Николая II // Последняя война императорской России. М., 2002. С. 258–261.

<sup>189</sup> *Нелидов А.И.* О занятии проливов // Красный архив. 1931. Т. 3(46). С. 182–187.

единственным реальным способом проецирования военной силы в регион Проливов, принимая во внимание большие трудности, с которыми столкнулась бы русская армия при движении через Балканы»<sup>190</sup>.

В то же время обретение Босфора представлялось А.И. Нелидову предпосылкой к восстановлению российского влияния на Балканах и в Малой Азии. Можно спорить о степени влияния, но сам факт экспоненциального роста потенциала России в указанных регионах в этом случае сомнений не вызывает.

Необходимо подчеркнуть, что в меморандуме Нелидова указан и мирный вариант приобретения позиций на Босфоре путем соглашения с Портой, который был специально прокомментирован Александром III - «Конечно, это было бы самое желательное»<sup>191</sup>.

По сути, «первая» записка Нелидова констатировала складывание на начало 1880-х годов следующей ситуации. Режим Проливов с определяющей ролью Турции Российской империю в перспективе никак не устраивал, но в конкретный момент являлся терпимым неудобством. Каковое неудобство можно было при удаче использовать в своих интересах, как это и произошло в ходе «Кушкинского кризиса» 1885г., когда Турция отказалась пропускать через Проливы очередную британскую эскадру.

В то же время крах Оттоманской Порты в том или ином виде ожидался буквально «со дня на день» и неминуемо должен был привести, с точки зрения руководства империи, к появлению иностранной угрозы России уже в Проливах и на Черном море. В.Н. Филлипов, являвшийся в 1880-85 гг. российским военным агентом в Константинополе, оценивал перспективы следующим образом: «С переходом проливов во власть сильного европейского государства положение наше на Черном море при всей теперешней его неудовлетворительности может только ухудшиться. Южная Россия будет постоянно под гнетом еще большей небеспеченности от морского

---

<sup>190</sup> *Papastratigakis N.* Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. P. 80.

<sup>191</sup> *Нелидов А.И.* О занятии проливов // Красный архив. 1931. Т. 3(46). С. 182–187.



вторжения»<sup>192</sup>.

Выражаясь современным политическим языком, предложения Нелидова сводились к «проекции силы» в стратегически важный пункт в момент острого кризиса. Соответственно, необходимо было подготовить морскую и военную силу для парирования, прежде всего морской угрозы, а также принять меры к тому, чтобы иметь практическую возможность успешно «запечатать» Босфор.

---

<sup>192</sup> Филиппов В. Н. Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886. С. 5.

## Глава 2. Формулировка задачи и первый этап подготовки десанта (1880-е гг.)

В целом, к концу 70-х годов вопрос безопасности южных границ России остался без своего решения. Кроме того, эскадра адмирала Хорнби у Константинополя продемонстрировала, во-первых, недостаток действенных мер противодействия «произволу морских держав вредить прибрежным народам»<sup>193</sup>, и во-вторых, отсутствие у России практических возможностей заблокировать Босфор перед неприятельским флотом.

Таким образом, возникла насущная проблема корректировки ближайших задач оборонной политики по созданию силового механизма, адекватного изменившимся целям. Данная глава посвящена рассмотрению и оценке последовательных шагов России по комплексному решению поставленной проблемы.

### *§1. Особое совещание 1881 г. как отправная точка подготовки Босфорской операции*

Уже в 1881г. руководство страны приступило к практическому планированию необходимых действий. В августе этого года состоялось Особое морское совещание, формально посвященное актуальным задачам флотского строительства.

В Российской империи Особыми совещаниями именовались специфические комиссии *ad hoc*, собираемые из представителей высшего военного и гражданского руководства для решения различных принципиальных вопросов политики страны. Они могли касаться, например, направлений развития флота или способов решения международного кризиса. Чаще всего такие совещания проходили под председательством кого-либо из великих князей, в чьем ведении находились обсуждаемые вопросы. После

---

<sup>193</sup> Филиппов В.Н. Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886. С. 3.

одобрения монархом решения совещания становились основополагающими принципами дальнейшей политики и находили практическое воплощение, допустим, в принятии судостроительной программы с соответствующим финансированием, либо в различных дипломатических и военных мерах.

Рассматриваемое Особое морское совещание было создано по инициативе управляющего Морским министерством А.А. Пещурова и проходило под председательством Великого князя Алексея Александровича, генерал-адмирала. В нем также участвовали военный министр П.С. Ванновский и глава министерства иностранных дел Н.К. Гирс. В сентябре все выводы совещания одобрил взшедший в том году на престол император Александр III, санкционировавший выделение на развитие флота необходимых значительных денежных сумм. Соответствующая принятая в 1882г. кораблестроительная программа была рассчитана на двадцать лет и предусматривала на весь период расходы в сумме более чем 374 860 160 руб., причем из нормального бюджета Морского министерства можно было выделить 207 млн., а остальную сумму предстояло ассигновать сверх сметы<sup>194</sup>.

Следует отметить, что финансовое положение страны в это время являлось крайне тяжелым. Дефицит годового бюджета достиг огромной по тем временам суммы – более 43 млн. рублей, самым тяжелым бременем являлись значительные военные расходы – в пятилетие с 1876 по 1882 гг. они составили 1075,4млн. рублей<sup>195</sup>. Широко известной стала фраза министра финансов Н. Бунге о том, что русские финансы не выдержат новой войны. В отношении запросов Морского министерства он вообще заявлял: «Государственное казначейство едва ли в состоянии принять на себя обязательство вперед на 20 лет нести те же жертвы, которые возлагаются на него проектом Морского ведомства»<sup>196</sup>. С 1881 по 1884 гг. с одобрения императора были втрое сокращены все сверхсметные ассигнования, выделение же с его санкции новых

---

<sup>194</sup> Кондратенко Р. В. Морская политика России 80-х годов XIX века М., 2006. С. 33.

<sup>195</sup> Айрапетов О.Р. История внешней политики Российской империи. 1801–1914гг. Т. 3. М., 2018. С. 557.

<sup>196</sup> РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4110. Л. 107.

значительных средств могло произойти только в связи с крайней необходимостью.

Основным итогом совещания являлась постановка задачи «безусловного господства на Черном море». Мотивировка задачи излагалась просто - «постепенно приближающаяся окончательная развязка Восточного вопроса», что делало неизбежным активное и вооруженное участие в этом процессе всех великих держав. В свою очередь, это предопределяло для России необходимость «готовиться к тому, чтобы в момент наступления развязки овладеть устьями Босфора, укрепиться на обоих его берегах, и став прочно у входа в Черное море, оградить его воды и берега от всякого посягательства. Такую операцию можно совершить посредством быстрого десанта. Для этого необходимо иметь боевой флот, которым можно бы очистить Черное море от турок и запереть устье пролива на время переезда первого десантного эшелона, и такой транспортный флот, который мог бы перевезти в один раз корпус войск, достаточный для действий против тех сил, которыми Порты может наспех располагать в окрестностях Босфора»<sup>197</sup>.

Несмотря на то, что около 70% выделяемых по кораблестроительной программе средств предназначалось для Балтийского флота, первоочередной задачей являлось усиление флота на Черном море. Первоначально запланировано строительство 8 броненосцев, 3 «быстроходных судов» и 18 миноносцев<sup>198</sup>. Речь, таким образом, шла о постепенном строительстве полноценного сбалансированного боевого флота.

Немаловажным является то обстоятельство, что в ходе реализации «Двадцатилетней» судостроительной программы финансирование осуществлялось достаточно ритмично даже с учетом всех корректировок и дополнительных ассигнований 1885г. и 1894-96 гг. В результате к концу века доля Морского министерства в совокупных расходах на армию и флот выросла с 15,3 процента до 23,1 процента. После 1898г. Военное министерство

---

<sup>197</sup> РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4110. Л. 7, 7 об.

<sup>198</sup> Кондратенко Р.В. Морская политика России 80-х годов XIX века. М., 2006. С. 33.

регулярно жаловалось, что военно-морской флот «высасывает» драгоценные финансы<sup>199</sup>.

Примечательным является ограничение цели экспедиции – только «устья Босфора». Захват Константинополя напрямую не предусматривался, предполагалась не война с Турцией, а скорее участие при необходимости в ее разделе. Также указаны основные силы и средства – десант посредством использования флота и армии.

Ясно сформулирован момент, когда Россия неизбежно вмешается вооруженной рукой – реальная угроза захвата Константинополя и проливов любой другой европейской державой. Как отмечала позднее русская дипломатия – «настоятельная необходимость предупредить наших соперников, ...когда опасность чужого занятия станет слишком близка»<sup>200</sup>. Начиная с Александра III, руководство Российской империи смотрело на Босфорскую операцию как на своеобразный вариант «последнего довода королей» (*ultima ratio regum*), представлявший в данном случае крайнее средство при угрозе жизненно важным интересам страны.

Н. Папастратигакис в целом характеризует принятое решение как «план оборонительного характера, вступающий в действие при наступлении чрезвычайных обстоятельств»<sup>201</sup>.

Следует отметить, что намеченная Особым совещанием экспедиция в восприятии высшего политического и военно-морского руководства России воспринималась как часть решения важнейших стратегических задач страны в регионе Черного и Балтийского морей, при этом общее преимущество в перспективе отдавалось все же флоту Балтийскому. Так, вице-адмирал И.А. Шестаков, ставший морским министром в 1882г., в мае того же года следующим образом отметил в своих дневниках заседание особой комиссии,

---

<sup>199</sup> *Papastratigakis N.* Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. P. 44.

<sup>200</sup> *Нелидов А. И.* О занятии проливов // Красный архив. 1931. Т. 3(46). С. 182–187.

<sup>201</sup> *Papastratigakis N.* Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. P. 38.

назначенной монархом для окончательного утверждения кораблестроительной программы, - «Знаменательный для меня день... Хотели связать нас Черным морем только, но ни Алексей (Великий князь Алексей Александрович), ни я на это не согласились. Дали тотчас 3 миллиона и обещались выполнять всю нашу программу»<sup>202</sup>.

На сам же десант морской министр смотрел уже как практик – «Военными судами захватить северную половину северного Босфора, поставив под стреляющие батареи поповки или иные суда, а там высаживай десант, где хочешь»<sup>203</sup>.

По мнению ряда современных исследователей<sup>204</sup>, в решениях совещания чувствуется влияние начальника Главного штаба Н.Н. Обручева, транслировавшееся через военного министра. В любом случае генерал Обручев являлся убежденным и последовательным сторонником десантной экспедиции. Так, на протяжении 15 лет он настойчиво повторял - «Очевидно, что в будущем нам волей-неволей остается одно: обосновать действия против Турции на сильном десанте, который прямо бил бы на Босфор. Операция эта тоже крайне трудная и рискованная. Но при 36-ти-40-часовом расстоянии Константинополя от черноморских наших портов она гораздо короче и Балканского и Малоазийского сухопутных походов, - но по выбору времени и внезапности гораздо более находится в наших руках...»<sup>205</sup>.

Таким образом, Особое совещание, учитывая ситуацию, очерченную позднее «первой» запиской Нелидова, сформулировало крайне специфичную задачу, в которой внешнеполитические моменты прямо детерминировали аспекты военные. Экспедиция на Босфор должна быть совершена внезапно в привязке к строго определенной международной ситуации, соответственно задействуемые силы армии и флота обязаны были постоянно находиться в

---

<sup>202</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882–1888 годы). СПб., 2014. С. 38.

<sup>203</sup> Там же. С. 269.

<sup>204</sup> Кондратенко Р.В. Указ. соч. С. 33.

<sup>205</sup> Обручев Н.Н. Основные исторические вопросы России и наша готовность к их решению. Публ. И. Рыбаченок // Источник. 1994. № 6. С. 13.

полной готовности. Кроме того, из-за тяжелых политических последствий десант не имел права проиграть, высадка в любом случае должна была закончиться успехом. Это предопределяло повышенные качественные требования к привлекаемым силам на всех этапах экспедиции.

На непростой характер подготовки такого мероприятия указывал и А.И. Нелидов – «эта подготовка должна быть начата как можно скорее, ведена с крайнею тайною и осторожностью и быть рассчитана в самых широких размерах и на самые неблагоприятные случайности»<sup>206</sup>.

Примерная схема десанта в решении Особого совещания уже была обозначена. Задача являлась сложной в чисто военном отношении, прежде всего в логистическом и организационном плане. Предстояло подготовить то, что русская военная мысль того времени именовала «смешанной морской экспедицией». Под этим понималась операция, «при которой сухопутные войска для того, чтобы достичь театра военных действий, должны предварительно совершить морской переезд, каковой производится под охраною флота, имеющего целью способствовать вместе с тем выполнению той же задачи, которая поставлена и конвоируемым сухопутным войскам»<sup>207</sup>. Очевидно, что на всех этапах подобного мероприятия армия и флот обречены тесно сотрудничать и на тактическом, и на оперативном уровнях, поэтому проблема взаимодействия являлась ключевой при подготовке и проведении операции.

Своеобразие поставленной задачи понимал и А.И. Нелидов – «Совместное, взаимно дополняющее и подкрепляющее действие имеющих участвовать в этом деле ведомств: военного, морского и иностранных дел, — может одно представить верный залог успеха»<sup>208</sup>.

В английском военном лексиконе подобные экспедиции обозначаются как «combined fleet operations», распространенной и отработанной формой

---

<sup>206</sup> *Нелидов А.И.* О занятии проливов // Красный архив. 1931. Т. 3(46). С. 182–187.

<sup>207</sup> *Обручев Н.А.* Смешанные морские экспедиции// Военный сборник. 1898. № 7. С. 23.

<sup>208</sup> *Нелидов А.И.* О занятии проливов // Красный архив. 1931. Т. 3(46). С. 182–187.

боевых действий британских (и не только) ВМС в течение последних 200 лет. Применительно к рассматриваемой теме термин можно перевести как «операции смешанного флота», обычно включающие атаку флотом берега с последующей высадкой экспедиционных сил. Английские адмиралы, традиционно невысоко оценивавшие боеспособность Черноморского флота, в 80-х годах вообще полагали Россию неспособной к проведению операций подобного рода<sup>209</sup>.

Примечательно, что Россия, примеряя новую для себя, но привычную для Англии схему применения вооруженных сил, принимала в этом случае и основы британской стратегии. В традиционных английских понятиях XIX века флот представлялся щитом, защищающим метрополию («the shield to guard»), тогда как армия – копьем, атакующим неприятеля («the spear to strike»)<sup>210</sup>. В планируемой Босфорской экспедиции господство на море русского флота являлось необходимым щитом, разящим же мечом выступал десантный корпус. Впоследствии адмирал Дж. Фишер, известный как один из авторов концепции дредноутов, вообще сравнил армейский десант со «снарядом, выстреливаемым флотом»<sup>211</sup>.

Проблема заключалась в том, что русский флот в XIX веке не имел практики широкомасштабных десантных операций и соответственно навыка их подготовки. Определенный опыт действий флота в регионе Проливов все же был. Например, в ходе Второй Архипелагской экспедиции 1807г. эскадра адмирала Д.Н. Сенявина оперировала в Эгейском море у Дарданелл, действуя против турок на первом этапе совместно с английскими кораблями адмирала Д.Т. Дакворта. Позднее, уже с другой стороны баррикад, появилась практика перевозки войск через Черное море. В 1833г. во время «Египетского кризиса» в помощь турецкому султану на Босфор Черноморским флотом переброшен 20-

---

<sup>209</sup> *Kennedy P.M.* The Rise and Fall of British Naval Mastery. London, 1976. P. 231.

<sup>210</sup> *Marder A.J.* The Anatomy of British Sea Power. New York, 1940. P. 70.

<sup>211</sup> *Marder A.J.* The Anatomy of British Sea Power. New York, 1940. P. 70.



тысячный армейский корпус<sup>212</sup>. Такая поддержка явилась основной предпосылкой для заключения Ункяр-Искелесийского трактата между Россией и Турцией.

С другой стороны это были операции парусного флота, появление же паровых и позже броненосных кораблей значительно изменило характер боевых действий на море. В любом случае, решения Особого совещания 1881г. практически на 20 лет определили «подготовку десантной операции по захвату Верхнего Босфора» как «основу всех военных мероприятий, осуществлявшихся военным и морским ведомствами на Черном море»<sup>213</sup>.

## *§2. Военные агенты России в регионе Балкан и Проливов*

Активный сбор сведений для возможной операции в Проливах начался практически сразу после подведения итогов войны 1877-78 гг. с использованием возможностей т.н. «делимитационных» комиссий.

Берлинский конгресс определил границы для ряда новых государственных образований, в том числе княжества Болгарии, автономной Восточной Румелии, Сербии и т.д. Непосредственным определением границ на местности занимались особые «разграничительные» комиссии, в состав которых вошли и военные представители России. В июне 1878г. военный министр Милютин указывал в служебной переписке, что в их состав зачислены Генерального штаба генерал-майор Г.И. Бобриков и капитаны А.П. Протопопов и Э.В. Экк<sup>214</sup>, позднее был прикомандирован полковник В.У. Соллогуб. В задачи русской делегации, естественно, входили не только вопросы разграничения, но и организация разведывательной деятельности, о чем прямо упоминал генерал Бобриков в своем рапорте начальнику Главного штаба Обручеву<sup>215</sup>.

---

<sup>212</sup> Киняпина Н.С. Ункяр-Искелесийский договор 1833 г. // Научные доклады высшей школы. Исторические науки. 1958. № 3. С.37.

<sup>213</sup> Петров М.А. Подготовка России к мировой войне на море. М-Л., 1926. С. 71.

<sup>214</sup> РГВИА. Ф. 450. Д. 96. Л. 1.

<sup>215</sup> РГВИА. Ф. 450. Д. 96. Л. 39 об.

Начало практическому военному планированию десантной экспедиции в эпоху броненосцев в значительной степени положено трудами группы русских офицеров из разграничительных комиссий.

Уже в октябре 1881г. появилась аналитическая записка Г.И. Бобрикова «Соображения операции высадки на Босфор»<sup>216</sup>. Главной целью операции полагался захват Константинополя посредством высадки десанта на Верхнем Босфоре. Для этого Г.И. Бобриков полагал необходимыми соблюдение следующих условий:

- боевую эскадру, достаточную для очистки Чёрного моря от турок и для атаки и бомбардировки устья Босфора,
- транспортный флот для перевозки трёх пехотных дивизий с их артиллерией за один рейс,
- 50 тысяч человек десанта, из которых 30 тысяч в первом эшелоне, а остальные в течение не более пяти суток.

В «Соображениях» закреплено несколько важных положений, которые в дальнейшем в той или иной форме входили во все разрабатываемые планы высадки. Так, первая волна десанта делилась на европейский и азиатский отряды, более сильный европейский высаживался в устье пролива, в бухте Буюк-Лиман. Определяющими успех факторами являлась внезапность и быстрота действий, в этой связи посадка на суда отряда первой волны производилась одновременно в Севастополе, Одессе и Батуме.

Противостоящие силы турок Константинопольского гарнизона оценивались примерно в 25 батальонов, что по расчетам генерала Бобрикова представляло собой общую численность в двадцать тысяч человек, которая через три дня за счёт подкреплений увеличивалась до 35 тысяч, а в течение недели - до 55 тысяч. Его план был позднее дополнен практическими расчетами полковника В.У. Сологуба по требуемому соответствующему количеству русских войск и транспортных судов.

---

<sup>216</sup> РГВИА. Ф. 2000. Оп. 1. Д. 6541. Л. 22–45.

Таким образом, осенью 1881г. сформулированы основные принципы операции – наличие боевой эскадры и транспортного флота, переброска первой волны десанта одним рейсом, деление десанта на два согласно действующих отряда. В качестве основного места высадки определялось устье Босфорского пролива.

Деятельность по сбору необходимой для планирования информации получила значительный импульс с развертыванием работы русских военных агентов в Константинополе и Афинах. В 1880г. военным министром Д.А. Милютиним утверждена первая постоянно действующая «Инструкция военным агентам или лицам, их заменяющим». Военные и морские агенты (в настоящее время атташе), получали аккредитацию в стране назначения и входили в состав российских дипломатических миссий, подчиняясь в то же время не главе миссии, а начальнику Главного штаба. Согласно принятой инструкции в круг их обязанностей входило изучение практически всех вопросов состояния вооруженных сил страны пребывания<sup>217</sup>.

Организация работы военных агентов в регионе сразу приобрела системный характер. С 1881г. учреждены должности военных агентов в Афинах, позднее – в Белграде и Бухаресте, в 1889г. – в Цетине (Черногория)<sup>218</sup>.

С 1880 по 1885 гг. военным агентом в Константинополе являлся полковник В.Н. Филиппов, в Афинах эту должность с 1881 по 1888 гг. исполнял полковник А.П. Протопопов. Оба офицера закончили академию Генерального штаба, оба отличились в недавней русско-турецкой войне и имели опыт разведывательной работы в делимитационных комиссиях на Балканах.

Помимо всего прочего, военный агент в Константинополе имел также дополнительную «персональную» инструкцию, регламентирующую приоритеты его деятельности в регионе. Первоначально одной из главных целей значилось: «Исследовать лично проливы и их оборонительные средства,

---

<sup>217</sup> Военная энциклопедия под ред. В. Ф. Новицкого. Т.1. СПб., 1911. С. 128.

<sup>218</sup> *Каширин В.Б.* Дозорные на Балканах. Русская военная разведка в странах Балканского полуострова накануне и в годы Первой мировой войны. М., 2014. С. 114–119.

подступы к Босфору и Константинополю, черноморское побережье и ближайшие на нём к Босфору пункты высадки десанта»<sup>219</sup>.

В декабре 1880г. по инициативе военного министра Милютина, поддержанной адмиралом А.А. Пещуровым, возможности морского ведомства были подключены к «работе агентов военного министерства в изучении военно-морских сил Турции и всех свойств ее приморской береговой обороны»<sup>220</sup>. В этих целях использовалось русское судно-стационар «Тамань», базировавшееся в Константинополе в соответствии с международными договорами.

По определению современных историков, в начале 1880-х годов в странах региона был развернут располагающий обширной агентурной сетью «разведывательный корпус», основой которого являлась «устойчивая разведывательная группа» в турецкой столице<sup>221</sup>. «Корпус» состоял из военных агентов в Константинополе и Афинах, а также капитана парохода «Тамань», и вел согласованное изучение пролива Босфор и системы его обороны. В техническом плане к работе был привлечен также специальный офицер корпуса военных топографов, формально прикомандированный к российскому посольству в Константинополе.

Картографическая съемка местности и разведка укреплений осуществлялись в ходе личных поездок офицеров, подбор возможных мест высадки с учетом возможностей турецких батарей производился с моря – со стационара «Тамань» или со специально приобретенной парусной фелюги. Исходя из известности военного агента в Константинополе местным военным и административным чинам, к рекогносцировкам часто привлекались другие офицеры. В докладах Н.Н. Обручева военному министру отмечалось, что главную роль в съемках Босфора сыграли полковники А.П. Протопопов и В.У.

---

<sup>219</sup> РГВИА. Ф. 401. Оп. 4/928. Д. 2. Л. 23.

<sup>220</sup> Там же. Л. 15.

<sup>221</sup> *Томлин А.Р.* Русская военная разведка на Босфоре в 1878–1885 гг. // Журнал российских и восточно-европейских исследований. М., 2020. №4(23). С. 29.

Соллогуб<sup>222</sup>.

К завершению своей каденции в Афинах А.П. Протопоповым подготовлен детальный план турецких укреплений Босфора со схемами и точным местонахождением артиллерийских позиций, а также указанием калибра орудий и секторов обстрела. Был обоснован вывод о том, что успешный штурм береговых батарей Босфора возможен и сухопутными частями<sup>223</sup>. Результаты разработки полковником Протопоповым вариантов десантной операции были особо отмечены и А.И. Нелидовым в его записке<sup>224</sup>.

В 1881-1882 гг. стационаром «Тамань» командовал впоследствии знаменитый С.О.Макаров<sup>225</sup>. Перед убытием в Константинополь он получил от управляющего Морским министерством адмирала Пещурова специфическое предписание. В соответствии с ним главной задачей являлось «собрать гидрографические, метеорологические и топографические данные о берегах Босфора и выяснить ... возможен ли десант на эти берега, в каких местах и в каких силах..» Одним из пунктов предписания значилось: «Изучить условия заграждения Босфора минами в различных местах. Составить план таких заграждений и перечислить необходимые для того материальные средства»<sup>226</sup>.

С поручением капитан I ранга Макаров справился, произвел корректировку русских карт Босфора, при этом обнаружив и изучив в Проливах донное противотечение. С.О. Макаров определил его границы, скорость и прочие свойства; после систематизации этого материала получился целый трактат «Об обмене вод Черного и Средиземного морей», удостоенный впоследствии российской Академией наук специальной премии. По словам современника - известного гидролога барона Ф. Врангеля трактат «остается и поныне самым полным и законченным решением вопроса о течениях в

---

<sup>222</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 580. Л. 2.

<sup>223</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 580. Л. 380.

<sup>224</sup> *Нелидов А.И.* О занятии проливов // Красный архив. 1931. Т. 3(46). С. 182–187.

<sup>225</sup> Военная энциклопедия под ред. В. Ф. Новицкого. Т.15. СПб.,1914. С. 118.

<sup>226</sup> РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 3838. Л. 1.

проливах»<sup>227</sup>

На основании гидрологических изысканий капитаном Макаровым определены оптимальные места для минных заграждений, в тайне от турок проведены пробные постановки в проливе сферо-конической мины Герца, новейшей по тому времени. Помимо прочего в Петербург направлены негласно полученные свежие карты Константинопольского порта и европейского берега Босфора<sup>228</sup>.

В своей записке 1883г. С.О. Макаров представил подробное гидрографическое описание Босфора, обозначил порядок необходимых действий русского флота по обеспечению захвата турецкой столицы. Основная мысль записки – «Константинополь может быть захвачен быстрой высадкой наших войск или в самом Босфоре, или на черноморском берегу к востоку и западу от входа в пролив»<sup>229</sup>. С.О. Макаров также выступал сторонником своевременных массивированных минных постановок в Босфоре и на Дарданеллах и полагал «сильный броненосный флот» гарантией успешности операции. Последующее военно-морское строительство на Черном море шло именно в направлении увеличения количества броненосцев и минного оружия.

На момент составления своей записки 1883г. о захвате Константинополя С.О. Макаров являлся капитаном I ранга, соответственно стратегическим планированием собственно десантной операции не занимался. В то же время его исследования, проведенные с борта «Тамани», значительно облегчили как навигацию русского флота в районе Проливов, так и возможную постановку мин при захвате Босфора. Достижения же Степана Осиповича по боевому применению минного оружия, в том числе «самоходных мин Уайтхеда», обеспечили флот серьезными аргументами в планируемом противоборстве с британской эскадрой.

Нельзя не отметить, что военно-политическому руководству России еще

---

<sup>227</sup> Военная энциклопедия под ред. В. Ф. Новицкого. Т. 15. СПб., 1914. С. 119.

<sup>228</sup> Кондратенко Р. В. Указ. соч. С. 28.

<sup>229</sup> Там же. С. 121.

на этапе сбора информации и первичного планирования удалось обеспечить должное взаимодействие между армией и флотом, как на уровне первых лиц ведомств, так и между их представителями на Балканах. Общее понимание цели обеспечило необходимое единство действий, что не могло не дать значимый позитивный эффект.

Постепенно получала должную систематичность и деятельность военно-морской разведки. К середине 1880-х годов Главный морской штаб сосредоточил в своем ведении основные функции по управлению флотом в боевом и строевом отношениях. Одним из важнейших его подразделений стал Военно-морской отдел (с 1891г. – Военно-морской ученый отдел), на который, в частности, было возложено руководство деятельностью военно-морских агентов<sup>230</sup>.

В 1894г. удалось учредить и должность военно-морского агента в Константинополе, чьи обязанности непосредственно включали сбор разнообразных сведений, необходимых для подготовки и проведения операции. Первые два года эту должность занимал лейтенант А.А. Эбергардт, отозванный впрочем из-за отсутствия результатов<sup>231</sup>, затем лейтенант В.А. Степанов (с 1896 по 1899 гг.), лейтенант А.В. Петров (1899 -1901 гг.), капитан I ранга К.В. Бергель (1899-1901 гг.)<sup>232</sup>

При этом следует указать, что рекогносцировки и планирование непосредственно на местности постоянно проводились также офицерами Одесского округа и специально командированными сотрудниками Главного штаба, регулярно посещавшими район Проливов. Осуществлялось это в ряде случаев почти открыто – в ходе русско-турецких переговоров о возможной военном сотрудничестве, но чаще инкогнито, с российскими паспортами на

---

<sup>230</sup> *Емелин А.Ю.* Военно-морские агенты России: эволюция института, его задач и методов:1856–1918. СПб., 2007. С. 12.

<sup>231</sup> *Асиновская М.Ю.* Военно-морская разведка на Балканах в период царствования Александра III. Подготовка Босфорской экспедиции // Вестник Московского университета. Серия 8: История. 2004. № 3. С. 45.

<sup>232</sup> *Рыбаченок И.С.* Закат великой державы. Внешняя политика России на рубеже XIX–XX вв.: цели, задачи и методы. М., 2012. С. 241.

другие имена. Именно таким образом весной 1886г. оценку актуального состояния турецких укреплений проводил генерал-майор А.Н. Куропаткин<sup>233</sup>. Будущий военный министр России служил в 1883-90-х годах в Главном штабе и выезжал на Босфор под видом скупщика скота, причем за организационную сторону поездки отвечал Одесский военный округ. Личной работе на местности сопутствовали совещания в Константинополе с военным агентом Филипповым<sup>234</sup>. Примечательно, что следуя на коммерческом пароходе через устье пролива, Алексей Николаевич Куропаткин оценил «чудную панораму», специально отметив: «Сердце у меня замирало от восторга, от мысли, что когда-нибудь часть Босфора будет русской»<sup>235</sup>. Эмоции офицера Главного штаба в данной ситуации свидетельствуют о наличии в военных кругах устоявшегося понимания главной цели готовящейся экспедиции.

Хронологическое сравнение руководящих указаний монарха и материалов Особого совещания с одной стороны и первых разработанных проектов операции с другой демонстрирует эволюцию военного планирования, происходящую в зависимости от изменяющихся задач. В этом ключе инициированная В.М. Хвостовым дискуссия о том, хотело ли «агрессивное царское правительство» на самом деле захватить Дарданеллы с Константинополем или нет, носит, как представляется, несколько искусственный характер. При этом стоит отметить наличие сторонников данной точки зрения и среди современных авторов<sup>236</sup>.

Оптимальным после Берлинского трактата представлялось владение обоими Проливами, в чем были уверены, в том числе, и Д.А. Милютин, и Александр III. На практике реальным оказался захват только Босфора, да и то в случае вмешательства третьих сил. Соответственно, практические военные планы были скорректированы и сосредоточены на последнем варианте.

---

<sup>233</sup> Куропаткин А.Н. Разведывательная миссия в Турцию (1886 г.) // Военно-исторический журнал. 1995. № 4. С. 71.

<sup>234</sup> Там же.

<sup>235</sup> Там же. С. 72.

<sup>236</sup> См. в частности Бакулин В. М. Военная подготовка Россией Босфорской экспедиции в 80-е начале 90-х годов XIX века. М., 2008.



Своеобразный индикатор наступательной или оборонительной позиции России невольно указан Великим князем Константином Николаевичем, ратовавшем за захват Царьграда еще в 1849г. Великий князь утверждал, что обязательным условием успеха операции было взятие под контроль входа в Мраморное море со стороны Средиземного. «Не будь же Дарданеллы в наших руках, нас также скоро выгонят из Константинополя, как мы в него вошли»<sup>237</sup>. Соответственно, желание захватить и удержать за собой турецкую столицу влекло военную необходимость контроля над обоими Проливами, и наоборот. В свою очередь это с высокой долей вероятности вызывало противостояние с превосходящими флотами западных держав.

Таким образом, прорыв России «вооруженной рукой» в Средиземное море требовал как неременного условия захвата Константинополя и Дарданелл. При ограничении района действий только Босфором взятие столицы Порты уже не являлось обязательным залогом победы.

Окончательно проблема разъяснена начальником Главного штаба Н.Н. Обручевым, относившимся, по определению Н.С. Киняпиной, к числу «разумных политиков». В 1885г. в докладе военному министру он представил достаточно однозначную формулировку - «...только Босфор составляет дверь непосредственно ведущую к нашему дому; Дарданеллы же являются для нас уже дверью выхода в Средиземное море. Занятие Босфора, это позиция чисто оборонительная; занятие же Дарданелл имеет уже скорее значение наступательное»<sup>238</sup>.

В этом ключе деятельность капитана-лейтенанта С.О. Макарова по изучению Константинополя и его порта не должна, как представляется, вводить в заблуждение. Вряд ли адмирал Пещуров, ставя задачи капитану стационара «Тамань», не знал о выводах Особого совещания 1881г., тем более что он сам являлся одним из инициаторов его созыва. По известному определению А.

---

<sup>237</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 586. Л. 1–10.

<sup>238</sup> Обручев Н. Н. Основные исторические вопросы России и наша готовность к их решению. Публ. И. Рыбаченок // Источник. 1994. № 6. С. 11.

Мэхена - «Море это не препятствие, а дорога». Соответственно, для эффективного блокирования неприятельского передвижения по такой дороге русскому флоту требовался максимум информации о «дорожных условиях», по крайней мере, на всем протяжении Босфора.

Необходимо все же отметить, что в общественном сознании России того времени трудами в том числе и панславистского движения Константинополь превратился в своеобразный символ прорыва к теплым морям и обретения решающего влияния на Балканах. Руководство страны по очевидным причинам не оглашало своих конкретных планов в регионе и в некоторой степени поддерживало иллюзию о намерениях «возврата Царьграда».

Например, русский дипломат Ю.С. Карцов, работавший в тот период в Турции, описывал следующие настроения в середине 80-х годов – «Морской министр И.А. Шестаков увлекался Босфором, приезжал нарочно в Константинополь, ездил на катере, делал промеры, заказал специальные канонерки и т.п. Командиром Черноморской эскадры был известный герой М.Д. Новиков. И.А. Шестаков отзывался: «Модест Дмитриевич возьмет Константинополь, получит в награду миллион, проиграет его в карты, попросит другой, но Константинополь тем не менее, уже будет наш»<sup>239</sup>.

### *§3. Первичное планирование экспедиции в 1880-х гг.*

В 1886 г. в Военной типографии Главного штаба в Санкт-Петербурге отдельным изданием вышло «Стратегическое описание Босфора», составленное Генерального штаба генерал-майором В.Н. Филипповым по результатам своей деятельности в качестве военного агента в Константинополе.

Основной целью возможной десантной экспедиции указывается уже только Верхний Босфор в полном соответствии с решениями Особого совещания. «Переход этого пролива во власть России дает ей, помимо неисчислимых экономических выгод, ... не менее важные преимущества

---

<sup>239</sup> Карцов Ю.С. Семь лет на Ближнем Востоке. 1879-1886: Воспоминания политические и личные. СПб., 1906. С. 166.

политические и военные»<sup>240</sup>.

В.Н. Филиппов рассматривает пролив прежде всего с тактической точки зрения, как плацдарм для высадки и театр боевых действий. В этом ключе он дает подробное описание берегов, местности и путей сообщения с указанием и анализом всех имеющихся турецких укреплений. В комплексе рассмотрены актуальные возможности турецкой обороны и оптимальные действия десанта. Анализировались «положение береговой линии и вид прибрежной местности» с учетом наличия во многих местах «сокрушительного прибоя»<sup>241</sup>. Учитывались имеющиеся дороги и тропы со специальным разделением на «вьючные», а также «колесные» и «шоссе», то есть доступные для транспортировки полевых орудий.

Главный вывод, который делает генерал Филиппов по результатам своих рекогносцировок, - «На каждой стороне пролива и почти на равном расстоянии от моря находятся чрезвычайно сильные позиции, с занятием которых слабые отряды могут держаться против превосходных сил противника не менее 7 дней, время с избытком достаточное для прибытия со следующим рейсом подкреплений»<sup>242</sup>.

Изучение же турецкой обороны показало, что «Босфор на настоящее время не может считаться крепостью»<sup>243</sup>. «Босфор, охраняемый с невероятной для такого пункта беспечностью, укреплен всего тремя открытыми батареями с 34-мя орудиями системы Круппа, старинные же укрепления в числе 9 каменных фортов охраняются гарнизоном в числе от 15 до 270 человек в каждом»<sup>244</sup>.

С учетом наличия на расстоянии примерно 15 км от устья Босфора крайне выгодных для обороны позиций, В.Н. Филиппов формулирует следующее предложение - «Для занятия Верхнего Босфора достаточно незначительных боевых сил и столь же небольших морских перевозочных

---

<sup>240</sup> *Филиппов В. Н.* Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886. С. 2.

<sup>241</sup> Там же. С. 5.

<sup>242</sup> Там же. С. 4.

<sup>243</sup> Там же. С. 71.

<sup>244</sup> Там же С. 4.

средств, которые всегда должны быть наготове для внезапной экспедиции, и что успех последней более всего зависит от ее неожиданности»<sup>245</sup>.

Основным способом десанта предлагается моментальная «высадка в самом проливе, пользуясь его верховьем, как бухтой» сравнительно небольшого отряда, не отягощенного обозами и тылами. Силы отряда определяются «от противного» – «достаточные для обороны заранее избранных позиций до прихода со следующим рейсом подкреплений»<sup>246</sup>. В целом предполагается десантирование на обоих берегах – европейском и азиатском – двух отрядов (соотношение по численности примерно как 2/3 к 1/3), постоянно взаимодействующих между собою.

Высадка планируется сразу в нескольких местах на каждом берегу одновременно. «В случае бурной погоды» - непосредственно в Верхнем Босфоре, бухтах Пойраз и Кичели, а при слабом ветре – у входа в пролив на черноморском побережье<sup>247</sup>. Европейский берег – у селения Фенераки и у форта Румели-Фенэр с занятием этого форта и близлежащего укрепления Килия, что позволяло захватить имеющиеся пехотные орудия и большое количество лодок. Азиатский берег – бухты Анатоли-Фенэр и Кабакос с захватом высадившимися войсками слабо охраняемых укреплений Анатоли-Фенэр, позднее - укреплений Филь-Бурну и Пойраз. В последующем требовалось скорейшее движение войск по колесным дорогам на юго-запад вглубь Босфора практически синхронно по обоим берегам с захватом прибрежных укреплений с тыла – «с сухаго пути», со стороны невооруженных фасов укреплений.

Следует отметить, что к аналогичному выводу – о реализуемости успешной атаки береговых батарей пролива сухопутными войсками – пришел в результате осмотра Босфора и А.П. Протопопов<sup>248</sup>.

На первоначальном этапе быстрый темп определял неизбежность действия пехотных подразделений без собственной артиллерии. Полевые

---

<sup>245</sup> Там же.

<sup>246</sup> Филиппов В. Н. Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886. С. 71.

<sup>247</sup> Там же. С. 89-91.

<sup>248</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 580. Л. 380.

орудия разгружались позднее в бухтах Анатоли-Кавак и Румели-Кавак<sup>249</sup>.

Главными целями для атаки десанта являлись артиллерийские укрепления турок, представлявшие наибольшую угрозу, - батареи на европейском берегу – Мавро-Моло, Румели-Кавак, строящаяся батарея у Терапии. Азиатский берег – Анатоли-Кавак, вооружаемая батарея у Большого Маджара, примерно 10 верст от устья залива. Последнюю батарею – Маджар-Табию - В.Н. Филиппов определил как «самую опасную на Босфоре»<sup>250</sup>. На штурм каждой батареи выделялось не более батальона, этого полагалось достаточным<sup>251</sup>. Эти же батареи как «самые сильные укрепления турок» выделил в ходе своей командировки на Босфор и генерал А.Н. Куропаткин<sup>252</sup>.

Главные позиции, пригодные для длительной обороны десантного отряда, определены в окрестностях бухты Буюк-Дере, самого широкого места Босфора. В.Н. Филиппов специально отмечает эту бухту как удобную для «маневрирования нескольких больших судов», а также располагающую большими «пароходными» пристанями<sup>253</sup>. На европейском берегу бухты оборонительные позиции определены на лесистых хребтах Ходжа-Таш и Кара-Таш, на азиатском - на отрогах Карлы-Тепе и Юша-Дага (примерно 13 верст от места высадки). В.Н. Филиппов прямо указывал в своих рекомендациях: «...гора Юша-Даг, которой плоская вершина (посреди ее мечеть) на высоте 202 метров над проливом может служить надежнейшим передовым пунктом позиции... и одним из лучших пунктов для обстрела Буюк-Дерского залива и Терапийской батареи»<sup>254</sup>.

Мнение военных агентов относительно важного значения для десантной операции бухты Буюк-Дере и устройства артиллерийских позиций по ее

---

<sup>249</sup> *Филиппов В.Н.* Стратегическое описание Босфора. С-Пб., 1886. С.91.

<sup>250</sup> Там же. С.32.

<sup>251</sup> Там же. С.90.

<sup>252</sup> *Куропаткин А.Н.* Разведывательная миссия в Турцию (1886 г.) // Военно-исторический журнал. 1995. № 4. С. 77.

<sup>253</sup> *Филиппов В.Н.* Стратегическое описание Босфора. С-Пб., 1886. С. 15.

<sup>254</sup> Там же. С. 32.

берегам, в т.ч. в «Посольском саду», разделял и морской министр И.А. Шестаков, посетивший Босфор осенью 1885г. «На мысе памятника (очевидно – Юша-Даг) нужно воздвигнуть батарею или две. Склоны горы, которую назову Посольской, следует унизать орудиями» - отмечал он в своем дневнике<sup>255</sup>.

Примечательно, что А.Н. Куропаткин в своих предложениях также включил обозначенные В.Н. Филипповым пункты в плацдарм на обоих берегах Босфора, обязательный к занятию русскими войсками. «Центральная часть фронта плацдарма определялась двумя пунктами: Буюк-Дере в западной части пролива и Бейкосом – в восточной. Левый фланг плацдарма упирался в море около устья р. Гивы, правый – в 10 верстах по берегу от входа в Босфор»<sup>256</sup>.

Характерным моментом плана Филиппова является настоятельно рекомендуемое использование минных заграждений пролива. Минирование производится в начале операции почти сразу, после подавления батарей Анатоли-Кавак и Румели-Кавак. Предполагалось, что немедленно после этого «минное судно, скрытое сначала от выстрелов, выступает к месту, назначенному для минного заграждения, т.е. к Каваку или к Терапии»<sup>257</sup>. Но Терапия, местечко южнее бухты Буюк-Дере, представлялось оптимальным вариантом, «поскольку заграждение можно оборонять огнем с главных позиций»<sup>258</sup>.

С учетом погоды, господствующих ветров и, соответственно, прибое на местах высадки самым благоприятным временем для десанта представлялся период май-июнь. Предусматривался также вариант для бурной погоды.

В общем случае десантная эскадра должна была подойти к плавучему маяку у Верхнего Босфора (15 морских миль) поздно вечером с тем, чтобы непосредственную высадку на плацдармы начать с рассветом. Исходя из

---

<sup>255</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882–1888 годы). СПб., 2014. С. 270.

<sup>256</sup> Куропаткин А.Н. Разведывательная миссия в Турцию (1886 г.) // Военно-исторический журнал. 1995. № 4. С.77.

<sup>257</sup> Филиппов В.Н. Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886. С. 90.

<sup>258</sup> Там же. С. 90.

количества объектов для атаки на протяжении 13-15 верст, предполагалось, что за световой день (8-10 часов) десант успеет захватить основные узлы обороны турок и занять указанные главные позиции, впоследствии ограничиваясь их активной обороной. Первый, решающий этап десантной операции составлял примерно 5-7 дней.

Исходя из поставленных задач, необходимые и достаточные силы десанта определялись следующим образом. В мирное время, когда турецкую сторону удалось застать врасплох, они составляли 25 батальонов пехоты при 10-20 полевых батареях и 1 эскадрон – около 17 тысяч чел. В военное время (турки предупреждены, успели собрать войска и провести частичную мобилизацию) – 35 батальонов при 16-18 батареях, всего порядка 24 тысяч чел<sup>259</sup>.

Количество требуемых необходимых для перевозки войск транспортов представлялось соответствующим – по «мирному» варианту 5 пароходов Доброфлота и до 7 больших парохода РОПиТ (Русское общество пароходства и торговли). В военное время – 5 пароходов Доброфлота и до 12 РОПиТ<sup>260</sup>.

Расчет турецких сил, способных оперативно выдвинуться к плацдармам для противодействия высадке, производился исходя из боевых возможностей гарнизона Константинополя (формально – 26 условных батальонов, около 10 тыс. чел, 23 эскадрона – порядка 2 тысяч сабель и 158 орудий разных калибров). Учитывался также армейский корпус в близлежащем Адрианополе на азиатском берегу – 17 условных батальонов, 18 эскадронов и 45 орудий<sup>261</sup>. Войска из Адрианополя необходимо было еще перебросить к столице и Босфору.

В расчетах В.Н. Филиппова указывается примерно то же количество турецких батальонов, что и у Г.И. Бобрикова, но с гораздо меньшей численностью. Все же представляется, что более корректными являются цифры

---

<sup>259</sup> *Филиппов В. Н.* Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886. С. 85–86.

<sup>260</sup> Там же С. 86.

<sup>261</sup> Там же. С. 75–77.

военного агента в Константинополе, поскольку они выяснились непосредственно на месте.

Анализ скорости сосредоточения турок показывал, что к утру следующего после высадки дня русским войскам будут противостоять 5250 чел. без орудий, на третий день вечером – 8200 чел. с минимальным количеством пушек. К концу пятого дня после подхода усиления из Андрианополя турецкие части будут составлять 29 тысяч чел. при 158 орудиях<sup>262</sup>. Период в пять дней полагался достаточным для прибытия второго рейса десантных кораблей с подкреплениями из Севастополя и Одессы. Как видно, соотношение сил является благоприятным для российской стороны.

Рассматривая потенциал противостоящей армии, В.Н. Филиппов указывает на сравнительно невысокие боевые качества частей даже столичного гарнизона, что определялось отсутствием боевой учебы, - «в худшем виде, чем было до войны 1877-78 гг.»<sup>263</sup> При этом он подчеркивает необходимость сохранения качественного и технического преимущества десанта. «Экспедиционный корпус должен быть снабжен в избытке всеми новейшими усовершенствованиями, т.е. телеграфами, электрическими и оптическими, телефонами, электрическим освещением, а также изолированной проволокой для опускания на пути в море, чтобы иметь постоянные сношения с пунктом посадки; особенно же важно иметь вновь усовершенствованные подводные мины»<sup>264</sup>.

К однозначным преимуществам турецкой стороны генерал Филиппов относил наличие флота и «обширные» перевозочные средства, позволяющие быстро массировать войска в нужной точке берегов пролива. В этой связи одной из постоянных задач передовых партий десанта являлся немедленный захват всех рыбацких лодок, баркасов и деревенских паромов.

С флотом ситуация выглядела сложнее. Несмотря на то, что турецкие

---

<sup>262</sup> *Филиппов В.Н.* Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886. С. 78–79.

<sup>263</sup> Там же. С. 84.

<sup>264</sup> Там же. С. 85.



боевые корабли находились в плохом состоянии и комплектовались слабо обученными командами, теоретически было возможно «хоть на буксире перевезти их в одни сутки к пункту обороны». При неблагоприятном развитии событий, «если секрет экспедиции будет обнаружен заранее, то десант встретит в верховьях пролива 13 панцирных судов, которые, при действии одним только бортом, могут открыть огонь из 60 с лишком орудий»<sup>265</sup>. Поэтому «самой благоприятной минутой для высадки» являлся период «удаления турецкого флота в Архипелаг»<sup>266</sup>.

В этой связи чрезвычайно большое значение придается внезапности экспедиции и соблюдению максимальной скрытности выхода десантной эскадры. Предлагаются «специальные меры против оглашения секрета» еще на территории России.

К другим характерным особенностям плана Филиппова можно в целом отнести следующие моменты.

1. Операция, в отличие от более ранних планов генерала Бобрикова, ограничивается исключительно Верхним Босфором, цель по захвату Константинополя не ставится. Как максимальное средство воздействия предлагается угроза обстрела столицы с господствующих высот на горе Чамлидж. Рекомендуются также «овладение двумя системами водопроводов», снабжающих город, и их перекрытие.

2. Последнее средство, по мысли Н.В. Филиппова, может привести жителей столицы к «большим лишениям, которые могут породить волнения, а этого султан опасается больше, чем неприятельского нашествия»<sup>267</sup>. По-видимому, учитывался опыт адмирала Д.Н. Сенявина в ходе Второй Архипелагской экспедиции. В 1807г. двум русским эскадрам удалось путем блокады Босфора и Константинополя со стороны Мраморного моря вызвать в городе волнения и «хлебные бунты». Последовавшее восстание янычар привело

---

<sup>265</sup> Там же. С. 81.

<sup>266</sup> *Филиппов В.Н.* Стратегическое описание Босфора. СПб.,1886. С. 81.

<sup>267</sup> Там же. С. 94.

к смене султана и практически вынудило занявшего престол к решительному морскому сражению при Дарданеллах, им проигранному<sup>268</sup>.

3. В качестве основного противника генерал Филиппов рассматривает только турецкие армию и флот, английская эскадра в этом плане не берется во внимание даже гипотетически. Последнее вызывает некоторое удивление, поскольку сам автор неоднократно упоминает интрузивный интерес Великобритании к Проливам – «всякий признак начинающегося волнения на востоке влечет за собой появление английского флота у Дарданелл»<sup>269</sup>. Постоянно подчеркивается необходимость «упреждения англичан на Босфоре».

4. В «Стратегическом описании» практически не отражена роль и способ действий Черноморского флота. Отмечается, что «военному флоту нет надобности атаковать укрепления, когда их можно гораздо легче и скорее взять и почти без потерь с сухого пути и во всей их целости»<sup>270</sup>. «Панцирным судам» рекомендовано только участие в захвате и непременном уничтожении Терапийской батареи, а также в переброске дополнительных сил штурмующих к укреплению Анатоли-Кавак.

Кажущееся игнорирование Черноморского флота вполне объяснимо, если учесть, что первые три броненосца, заложенные в 1883г. по «Двадцатилетней программе» («Екатерина II», «Чесма» и «Синоп»), еще находились на стапелях Николаева и Севастополя. Данное обстоятельство отмечал и начальник Главного штаба Н.Н. Обручев – «Броненосцы на Черном море строятся, но и первые три не будут еще готовы ранее 1887г.»<sup>271</sup> Примечательно, что все три корабля были спущены на воду в 1886г., но привести их к боевой готовности удалось лишь к 1889-90 гг.

Можно констатировать, что план генерала Филиппова базировался на исчерпывающей информации о ситуации на Босфоре и состоянии турецкой

---

<sup>268</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф.Новицкого. Т.8. СПб., 1912. С. 614.

<sup>269</sup> *Филиппов В.Н.* Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886. С. 69.

<sup>270</sup> Там же. С. 91.

<sup>271</sup> *Обручев Н.Н.* Основные исторические вопросы России и наша готовность к их решению. Публ. И. Рыбаченок // Источник. 1994. № 6. С. 11.

армии. Будучи составлен «по соображению с теперешними средствами» он исходил из актуальных военных возможностей России, во многом став основой для стратегического планирования и подготовки операции в дальнейшем.

Нелишним будет отметить, что «Соображения..» В.Н. Филиппова в значительной степени соответствовали представлениям военных теоретиков об оптимальном планировании смешанной экспедиции. «План экспедиции должен удовлетворять следующим условиям: он должен быть прост и строго согласован с высшими политическими и стратегической обстановками, только при этих данных он будет обладать устойчивостью на более или менее продолжительное время, что весьма важно для успеха подготовительных работ; ... затем, он должен преследовать одну важнейшую цель, дабы не раздроблять силы экспедиционного отряда»<sup>272</sup>.

#### *§4. Создание в 1885г. Комиссии по обороне Черноморского побережья*

В начале 1885г. Н.Н. Обручевым подготовлен для военного министра доклад «Основные исторические вопросы России и наша готовность к их решению», охарактеризовавший состояние подготовки и перспектив экспедиции на тот момент.

Начальник Главного штаба отмечает, что «безопасность же наша прежде всего зависит от владения проливами»<sup>273</sup>. В качестве ближайшей и непосредственной цели действий империи на востоке указывается только Верхний Босфор, точнее - «обладание небольшими клочками земли по европейскому и азиатскому его берегам, на которых мы могли бы укрепиться и раз и навсегда преградить неприятелю вторжение в наши Черноморские пределы»<sup>274</sup>.

Год написания записки ознаменовался двумя международными событиями, имевшими долгосрочные последствия для подготовки Босфорской

---

<sup>272</sup> Обручев Н.А. Смешанные морские экспедиции // Военный сборник. 1898. № 8. С. 323.

<sup>273</sup> Обручев Н.Н. Основные исторические вопросы России и наша готовность к их решению. Публ. И. Рыбаченок // Источник. 1994. №6 . С. 10.

<sup>274</sup> Там же. С. 12.

экспедиции. В марте 1885г. с инцидента на Кушке начался очередной виток «Афганского кризиса», поставившей Россию и Великобританию на грань войны. В Великобритании начала формироваться эскадра для действий против России, англичане активно зондировали у турок возможность ее прохода через Проливы.

Еще более настораживающим обстоятельством служило сосредоточение и концентрация в Египте британских войск, что военными агентами России однозначно трактовалось как формирование десантного корпуса. По их примерным оценкам он мог состоять из 17 батальонов, 8 эскадронов и 7 полевых батарей, общей численностью до 13 тысяч человек. Так, полковник Протопопов в июне сообщал из Афин: «Принимая во внимание, что корпус этот будет сосредоточен на линии Александрия-Каир, а также громадные транспортные средства Англии на Средиземном море, надо полагать, что через 5-6 дней по получении приказания из Лондона корпус этот может быть доставлен к Дарданеллам или даже к Константинополю»<sup>275</sup>.

В сентябре того же года состоялось присоединение Болгарией Восточной Румелии, что вскоре спровоцировало болгаро-сербскую войну. По определению Н.Н. Обручева «на Балканском полуострове уже начался пожар»<sup>276</sup>. С учетом концентрации египетской армии Великобритании дальнейшее развитие могло выглядеть следующим образом – «...не может быть сомнения, что броненосный английский флот прорвется в Мраморное море и, явившись перед дворцом Султана, получит согласия на все требования, из которых первым будет союз с Турцией для совместной обороны Босфора, т.е. обоими проливами овладеет Англия»<sup>277</sup>. Подобная ситуация в плане обеспечения безопасности была для России недопустима.

Начальник Главного штаба на этом фоне подчеркивал два принципиальных обстоятельства. Первое относилось к недостаточной

---

<sup>275</sup> РГВИА. Ф. 401. Оп. 4/928. Д. 7. Л. 57.

<sup>276</sup> *Обручев Н.Н.* Основные исторические вопросы России и наша готовность к их решению. Публ. И. Рыбаченок // Источник. 1994. № 6. С. 18.

<sup>277</sup> *Филиппов В.Н.* Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886. С. 4.

готовности России к экспедиции – «нет ни флота, ни десантных средств». Второе заключалось в опасности промедления и остром дефиците времени – «будем ждать до 1887г. броненосцев, можем быть пообыграны», необходимо было «хоть на ладьях, идти к Босфору и брать как достояние России»<sup>278</sup>.

Можно предположить, что именно этот фразеологический оборот Н.Н. Обручева, часто им впоследствии повторяемый - «на ладьях, как Олег», спровоцировал едкую характеристику планов Босфорской экспедиции – «Генерал Обручев хочет захватить Босфор, передвигая туда войска на плотах»<sup>279</sup>. Фраза эта принадлежит С.Ю.Витте, приписавшему ее в своих воспоминаниях министру иностранных дел Гирсу. Витте датирует разговор концом 1895г. – самым началом 1896г. («за несколько недель до смерти» Н.К. Гирса). В любом случае в этот период речь уже не шла ни о плотах, ни о ладьях. Черноморский флот насчитывал шесть броненосцев и достаточное количество транспортного флота<sup>280</sup>, о чем не могли не знать министр финансов и министр иностранных дел. Но едкая фраза запомнилась.

Генерал-адъютантом Обручевым действительно было предложено паллиативное решение проблем экспедиции при отсутствии броненосцев - «флотилия, чтобы перевезти десант» и «артиллерия, чтобы укрепить Босфор»<sup>281</sup>: Подчеркнута важность совместных усилий военного и морского ведомств, а также необходимость выделения им дополнительных кредитов в 4 и 12 миллионов соответственно.

Необходимо отметить, что на протяжении всего 1885г. начальник Главного штаба, используя аргументацию своего доклада, настоятельно пытался убедить Александра III в необходимости срочной реализации экспедиции по захвату Босфора. Морской министр И.А. Шестаков оценивал

---

<sup>278</sup> *Обручев Н.Н.* Основные исторические вопросы России и наша готовность к их решению. Публ. И. Рыбаченок // Источник. 1994. № 6. С. 18.

<sup>279</sup> *Витте С.Ю.* Воспоминания. Т. 2. М., 1994. С. 97.

<sup>280</sup> *Моисеев С.П.* Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 г.). М., 1948. С. 278–280.

<sup>281</sup> *Обручев Н.Н.* Основные исторические вопросы России и наша готовность к их решению. Публ. И. Рыбаченок // Источник. 1994. № 6. С. 18.

идею негативно – «почти сумасбродный план Обручева – захват Босфора со средствами, наскоро изготовленными в Черном море»<sup>282</sup>. Действительно, на Черноморском флоте в этот период времени только крейсер «Память Меркурия» и четыре новейших миноносца были пригодны для активных операций вдали от портов. По замыслу вице-адмирала А.А. Пещурова, являвшегося Главным командиром Черноморского флота, эти корабли при угрозе «враждебного нам флота» должны были минировать Босфор со стороны Черного моря, а потом отойти к Севастополю<sup>283</sup>.

Сил флота было явно недостаточно. Имевшиеся планы по вооружению пароходов РОПиТ встречали возражения со стороны вице-адмирала Н.М. Чихачева, бывшего руководителя Общества, отвергавшего «полезность превращения судов торгового флота в боевые, так как конструкция таких судов и слабость их постройки не позволяют иметь надежды на успех их в атаках»<sup>284</sup>.

Учитывая недостаток морских сил и значительный риск, Александр III после неоднократных совещаний все же отказался от идеи проведения операции в 1885-86 гг.<sup>285</sup>

Таким образом, к середине 1880-х годов объективно возникла необходимость ускорения и интенсификации подготовки экспедиции. При этом первоочередные вопросы – транспортные средства для перевозки десанта и создание артиллерийской группировки для «укрепления Босфора» - носили отчетливо межведомственный характер. В этих условиях в 1885г. на базе Одесского военного округа и Черноморского флота создана специфическая управленческая структура по комплексному решению всех проблем, связанных с подготовкой высадки.

За год до этого Военное министерство в докладе императору обосновало «необходимость обращения черноморского побережья в прочную базу для

---

<sup>282</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882–1888 годы). СПб., 2014. С. 281.

<sup>283</sup> Кондратенко Р.В. Указ. соч. С. 65.

<sup>284</sup> РГАВМФ. Ф. 243. Оп. 1. Д. 9046. Л. 45 об.

<sup>285</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882–1888 годы). СПб., 2014. С. 301.

действия сухопутных войск по морским операционным линиям»<sup>286</sup>. Александр III энергично одобрил намерение – «означенное предположение было бы в скором же времени приведено в совершенную готовность»<sup>287</sup>.

В марте 1885г. по инициативе начальника Главного штаба Н.Н. Обручева и морского министра И.А. Шестакова была воссоздана Комиссия по обороне Черноморского побережья. Комиссия с таким названием существовала во время русско-турецкой войны 1877-1878 гг., после Берлинского конгресса ее расформировали.

Председателем возобновленной комиссии назначен командующий войсками Одесского военного округа, на тот момент им являлся генерал Х.Х. Рооп. По должности в нее входили Главный командир Черноморского флота, начальники штабов флота и округа. Указанные лица по первоначальному замыслу должны были позднее сформировать командование экспедиционной эскадры, десантного отряда и штаба экспедиции. В Комиссии также состоял директор Российского общества пароходства и торговли, как основного источника транспортных судов для перевозки войск. Кроме того, в состав могли включаться дополнительно другие должностные лица по необходимости.

В работах западных исследователей Комиссия по обороне именуется на американский манер – «joint services commission»<sup>288</sup>, что можно было перевести как «объединенная комиссия разнородных сил и средств». Представляется, что такое наименование более точно передает специфику ее деятельности.

В качестве главных задач на Комиссию было возложено – формирование постоянного десантного отряда путем проведения частной мобилизации войск округа и их усиления в мирное время, подготовка необходимых запасов для экспедиции, а также создание и установку на судах специальных приспособлений, предназначенных для размещения и быстрой выгрузки людей, лошадей и орудий. По морской части предусматривалось разработка минных

---

<sup>286</sup> Петров М.А. Подготовка России к мировой войне на море. М.-Л., 1926. С. 72.

<sup>287</sup> Там же.

<sup>288</sup> Papastratigakis N. Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. P. 79.

заграждений и усиление минного флота, накопление плавсредств для непосредственной высадки десанта на берег<sup>289</sup>.

В ноябре 1885г. военный министр П.С. Ванновский и глава Морского министерства И.А. Шестаков сообщали в докладе императору, что Комиссия полагает необходимым сформировать десантный отряд из 13-й и 15-й дивизий Одесского округа, имея в виду использовать в качестве транспортов суда Доброфлота. Необходимо также было увеличить запас мин и артиллерии больших калибров, на подготовительную деятельность испрашивался кредит в 6 300 000 рублей<sup>290</sup>.

Вопрос был решен позитивно в том же месяце на Особом совещании, проходившем под председательством начальника департамента экономии Государственного совета А.А. Абазы. Военному и морскому министерству открывался кредит на 8 млн.рублей исключительно для подготовки десантной операции<sup>291</sup>, каковая сумма и составила бюджет Комиссии.

Неформальной, но реальной задачей Комиссии являлось сглаживание противоречий и взаимного непонимания между должностными лицами армии и флота. Ряд флотских начальников отдавали себе отчет в необходимости тесного сотрудничества при подготовке экспедиции. Например, адмирал А.А. Пещуров при подготовке «Таманского» задания С.О. Макарову специально консультировался с Военным министерством относительно наиболее важных вопросов для выяснения на Босфоре с позиций корабля-стационара. Но в целом в Морском министерстве под влиянием Великого князя Константина Николаевича были распространены идеи о «наступательном» флоте для крейсерской войны на коммуникациях. Очевидно, что в подобную схему замысел экспедиции по захвату Босфора и роль флота при ее проведении вписывались плохо.

При этом имели место и столкновения ведомственных интересов. Так,

---

<sup>289</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп 4. Д. 583. Л. 5.

<sup>290</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 584. Л. 4.

<sup>291</sup> Там же. Л. 7–10.



весной 1885г. между командующим Одесским округом генерал-лейтенантом Х.Х. Роопом и Главным командиром Черноморского флота адмиралом А.А. Пешуровым неоднократно отмечались трения по различным смежным вопросам, которые генерал Рооп был вынужден преодолевать через обращения в Петербург<sup>292</sup>. По мнению современных исследователей – «Недостаток координации действий представителей двух министерств был в данном случае следствием не только их разобщенности, но и недостаточной централизации, при которой решение важнейших вопросов оставлялось на усмотрение местного начальства»<sup>293</sup>. В таких условиях крайне востребованной оказалась координирующая роль «смешанной сухопутно-морской организации», какой и являлась Комиссия по обороне.

Комиссия собиралась несколько раз в год в Одессе или Севастополе, рассматривая наиболее срочные вопросы подготовки с точки зрения главной задачи проведения десантной операции. Подобный подход обеспечивал комплексное решение проблем. Принятые решения реализовывались в Одесском округе или Черноморском флоте через указания их должностных лиц – членов Комиссии.

Например, согласно журналу заседаний в апреле 1893г. в Севастополе Комиссия провела совещание под председательством командующего войсками Одесского военного округа генерал-адъютанта графа Мусина-Пушкина в составе: Главного командира Черноморского флота и портов вице-адмирала Копытова, Старшего флагмана флота контр-адмирала Дикова, начальника штаба флота контр-адмирала Гильдебрандта и исправляющего должность Главного минера Черноморского флота Лощинского. От «Военно-сухопутного ведомства» членами Комиссии являлись – начальник артиллерии округа генерал-лейтенант Теплов, начальник 4-й стрелковой бригады генерал-майор Филиппов и начальник штаба округа полковник Протопопов. В состав

---

<sup>292</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 72. Л. 10–14.

<sup>293</sup> Кондратенко Р. В. Указ. соч. С. 65.

Комиссии также входил Директор РОПиТа статский советник Фан-дер-Флит<sup>294</sup>.

На заседании рассмотрены несколько десятков вопросов, объединенных в следующие блоки.

«I. Об Особом артиллерийском запасе и о минных заграждениях.

II. О недостаточной численности десантного отряда и о средствах, могущих заменить кавалерию.

III. О действиях флота при некоторых стратегических комбинациях.

IV. Об электроосветительных аппаратах.

V. О контракте с Русским обществом пароходства и торговли.

VI. О порядке хранения имущества Военного ведомства.

VII. О производстве в августе месяце десантного маневра»<sup>295</sup>.

В декабре 1894г. состав Комиссии несколько изменился. Ее председателем является уже вице-адмирал Н.В. Копытов, Главный командир Черноморского флота<sup>296</sup>. Очевидно, это связано с тем, что срок проведения экспедиции приближался, и именно Николай Васильевич Копытов должен был возглавить ее непосредственно, заняв должность командующего объединенной эскадрой. Решения были приняты по большому количеству конкретных и практических вопросов, среди которых к главным можно отнести следующие:

- о необходимости скрытности и внезапности появления наших войск у Босфора;

- о численности десантного отряда;

- о перевозочных средствах;

- об Особом артиллерийском запасе;

- о минном заграждении Босфора;

- об управлениями десантными операциями<sup>297</sup>.

Очевидно, что практически все прорабатываемые вопросы носят межведомственный характер и объединены одной целью. Так, обсуждение

---

<sup>294</sup> РГАВМФ. Ф. 1318. Оп. 1. Д. 7. Л. 1.

<sup>295</sup> РГАВМФ. Ф. 1318. Оп.1. Д. 7. Л. 1–6.

<sup>296</sup> РГАВМФ. Ф. 1318. Оп. 1. Д. 8. Л. 19.

<sup>297</sup>РГАВМФ. Ф. 1318. Оп. 1. Д. 8. Л. 2–13.

проблем Особого запаса - группировки крупнокалиберной артиллерии, предназначенной для блокирования Босфора, происходит с учетом расположения предполагаемого минного заграждения. Желаемая цель формулируется следующим образом – «устроить заграждение в таком месте, чтобы не только самое заграждение, но и подступ к нему обстреливался сильным артиллерийским огнем»<sup>298</sup>. При этом крепостная артиллерия находилась в ведении Военного министерства, минное оружие относилось к сфере ответственности флота.

Данное заседание Комиссии демонстрирует еще один принцип ее работы – концентрация на разрешении конкретных проблем экспедиции при своеобразном понимании консенсуса. На заседаниях в декабре вице-адмирал Диков, глава подкомиссии по минному оружию, выступил против акцента на артиллерию как главного средства блокирования Босфора и всячески подчеркивал роль мин. Комиссия не стала проводить дебаты по проблеме, приобщила к журналу заседаний его Особое мнение<sup>299</sup> и постановила вновь обратиться в Морское министерство с запросами относительно результатов проводимых минных опытов<sup>300</sup>. В дальнейшем, как будет показано ниже, вопрос о минах решался по принципу «чем больше, тем лучше», который ограничивался только возможностями производства и временем, необходимым для постановки минных заграждений в планируемой экспедиции. При этом какого-либо влияния на определение состава Особого артиллерийского запаса данный инцидент не оказал.

Подобный прагматичный подход объяснялся, не в последнюю очередь, тем обстоятельством, что десантные учения проводились на Черном море ежегодно, начиная с 1885 года - года создания самой Комиссии. Таким образом, каждый год проходила непосредственная практическая проверка работы этой структуры, результаты которой подробно докладывались и внимательно

---

<sup>298</sup> РГАВМФ. Ф.1318. Оп.1. Д. 7. Л. 8.

<sup>299</sup> РГАВМФ. Ф.1318. Оп.1. Д. 8. Л. 20.

<sup>300</sup> РГАВМФ. Ф.1318. Оп.1. Д. 8. Л. 13.

изучались Александром III. Можно сказать, что должностные лица Комиссии, независимо от ведомственной принадлежности, регулярно и взыскательно оценивались по конкретным итогам своей профессиональной деятельности.

К особенностям функционирования Комиссии можно отнести также создание по узловым и масштабным вопросам подкомиссий, возглавлявшихся в зависимости от специализации чинами военного или морского ведомств. Например, по проблематике Особого запаса была создана подкомиссия начальника артиллерии округа генерал-майора Н.Н. Теплова<sup>301</sup>.

При этом конкретная деятельность Комиссии естественно соответствовала этапам подготовки экспедиции. Так, в апреле 1893г., когда подготовка приблизилась к завершающей стадии, руководство Военного министерства озаботилось проблемой оптимальной организации посадки войск и погрузки снаряжения на суда. В связи с возможным внезапным характером начала экспедиции должная организация этого процесса являлась крайне важным моментом обеспечения успешности десанта. С военно-теоретической точки зрения «посадка войск и погрузка тяжестей на суда» в этом случае должна совершаться согласно составленной в штабе десантного отряда диспозиции<sup>302</sup>. Только основных моментов в ней насчитывалось десять, от «распределения войск и груза по судам и пристаням», до «местопребывания главного начальника»<sup>303</sup>.

Комиссия, следуя указаниям военного министра, немедленно занялась этими вопросами. Констатирована «неопределенность в сфере деятельности различных лиц, ведающих посадкою и высадкою войск», что на практике не могло не привести к «частым недоразумениям, пререканиям и замедлениям»<sup>304</sup>. Корень проблемы, как всегда, лежал в единоначалии и отработанной «лестнице» подчиненности. Комиссия сформулировала цель «тщательно очертить и разграничить предметы ведения, права и обязанности тех лиц,

---

<sup>301</sup> РГАВМФ. Ф.1318. Оп.1. Д. 8. Л. 4.

<sup>302</sup> *Обручев Н.А.* Смешанные морские экспедиции // Военный сборник. 1898. № 9. С. 29.

<sup>303</sup> Там же.

<sup>304</sup> РГАВМФ. Ф. 1318. Оп. 1. Д. 7. Л. 4.

которые будут распоряжаться при изготовлении войск и судов к экспедиции»<sup>305</sup>. Очерчен круг подобных лиц, в который входили сверху-вниз начальники эскадры и десантного отряда, градоначальник, капитан порта, капитаны транспортных пароходов, начальники эшелонов войск. Штаб Одесского округа занялся подготовкой для всех ведомств проектов общих распоряжений и конкретных приказов, «имеющих быть отданными по получении приказа о производстве экспедиции»<sup>306</sup>.

В целях «детальной разработки» этих проектов сформировано две специализированные подкомиссии - «В Одессе под председательством начальника штаба генерал-лейтенанта Манькина-Невструева в составе членов: градоначальника города Одессы, контр-адмирала Гильдебрандта, генерала М. Филиппова и полковника Протопопова. В Севастополе под председательством контр-адмирала Дикова, Севастопольского градоначальника, коменданта Г.М. Пивоварова и полковника Протопопова»<sup>307</sup>. Александр Павлович Протопопов, оказавшийся в обеих подкомиссиях, в описываемый период являлся помощником начальника штаба Одесского округа и по должности выступал в качестве одного из главных организаторов экспедиции.

В случае, если необходимые меры выходили за рамки Черноморского флота или округа, вопрос выносился на уровень военного министра или управляющего Морским министерством. Уже по их ходатайству учреждались разовые комиссии под председательством авторитетных военных высокого ранга для принятия каких-либо шагов уже на уровне империи. Таким образом, в частности, в 90-х годах созданы комиссия по минному оружию генерала Вернандера и комиссия по Особому запасу, которой руководил командующий крепостной артиллерией России генерал Демьяненко.

В ходе работы у Комиссии сформировалась еще одна, неявная, но крайне важная функция - информационная. Материалы ее повседневной деятельности

---

<sup>305</sup> Там же.

<sup>306</sup> Там же. Л. 4 об.

<sup>307</sup> Там же. Л. 9.

хранились у командующего войсками Одесского округа, соответственно в любой момент высшее руководство страны имело возможность оценить степень готовности экспедиции в целом. В ряде случаев такая возможность использовалась для принятия срочных решений, значительно превышавших полномочия военного и морского ведомств.

В качестве примера можно привести проблему обеспечения скрытности и секретности проводимой операции. Вопрос времени был критически важен для ее реализации, чем позже Турция и Великобритания узнавали о выходе десантной эскадры в море, тем больше шансов на успех оставалось у передового отряда.

Первоначально ограничить утечку информации пытались традиционными средствами. Так, в ноябре 1885г. начальник Главного штаба в телеграмме специально указал командующему войсками Одесского округа: «Имеются сведения, что в Одессе офицеры много говорят в публичных местах о военных приготовлениях, некоторые из полковых командиров не стесняются писать о том в письмах». Настоятельно рекомендовалось «внушить им быть более сдержанными и осмотрительными»<sup>308</sup>.

В более широком плане проблему сформулировал В.Н. Филиппов в бытность свою военным агентом в Константинополе – «Как только приготовления выяснят Европе цель нашу, так достижение ее делается невозможным»<sup>309</sup>. Обеспечение скрытности объективно было затруднено масштабностью необходимых приготовлений. Имелись и факторы субъективного плана, один из которых полковник Филиппов характеризовал следующим образом. «... Почти все греческое и европейское население Константинополя состоит из людей коммерческих, и, главным образом, из биржевых игроков, авантюристов и спекуляторов, весьма чутких ко всем внутренним и внешним явлениям и имеющих постоянно оживленные сношения

---

<sup>308</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 611. Л. 1.

<sup>309</sup> *Филиппов В.Н.* Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886. С. 70.

с торговцами в городах южной России»<sup>310</sup>.

В этой связи в качестве «специальных мер по сохранению секрета» предлагались шаги достаточно радикальные. А именно – опечатать за 12 часов до посадки войск все телеграфные станции, «через которые может проникнуть известие об этом», а также прекратить на двое суток и железнодорожное сообщение из портов погрузки войск. Проанализировав примерную скорость десантной эскадры и время ее прибытия к Босфору, В.Н.Филиппов пришел к выводу, что «секрет экспедиции должен быть сохранен не менее двух суток по ее отплытию»<sup>311</sup>.

Необходимо учитывать, что опасность утечки имелась и непосредственно в самой Одессе. Так, согласно адрес-календарю Одесского градоначальства за 1895г. в городе имелось Генеральное консульство Великобритании, возглавляемое полковником Чарльзом Стюартом, и Генконсульство Турции с персоналом из четырех человек<sup>312</sup>.

Первоначально Комиссия по обороне решала проблему скрытности и внезапности в рамках своих полномочий – путем всемерного сокращения времени мобилизации и погрузки на суда передового отряда. Основой для десанта первой волны определены части, расквартированные практически у портов погрузки, - соответственно 13-я и 15-я пехотные дивизии, базировавшиеся в Севастополе и Одессе. В 1893г. принято решение «орудия, лафеты, основания и средства для выгрузки и установки их на берегу хранить не на складах, а на судах специально для этого приобретенных и приспособленных»<sup>313</sup>.

Однако с приближением момента отправки экспедиции к Босфору вспомнили и о радикальных мерах обеспечения внезапности. В 1894г. Комиссия в целом одобрила предложения генерала Филиппова по «сохранению секрета», подчеркнув в своих решениях: «...без надлежащей изоляции

---

<sup>310</sup> Там же. С. 88.

<sup>311</sup> Там же.

<sup>312</sup> Адрес-календарь Одесского градоначальства на 1895 год. Одесса, 1895. С. 242.

<sup>313</sup> РГАВМФ. Ф.1318. Оп.1. Д.7. Л. 8.

портовых пунктов по объявлению мобилизации десантного отряда настоятельно необходимая внезапность появления наших войск у места высадки не будет обеспечена»<sup>314</sup>. Очевидно, что Комиссия и командование округа не обладали достаточными полномочиями на организацию требующейся изоляции, допустим, путем объявления осадного положения в городе или губернии.

В феврале 1897г., когда операция казалась неминуемой, состоялось Особое совещание по организации Черноморской десантной экспедиции<sup>315</sup>. Совещание проходило под председательством военного министра П.С. Ванновского, из участвовавших в нем пяти министров Российской империи никто, естественно, в работе Комиссии по обороне участия не принимал. Из прочих членов совещания детально знакомы с подготовкой были только начальник Главного штаба Н.Н. Обручев и глава Военно-ученого отдела Главного штаба генерал-майор В.У. Соллогуб. Только последний, по должности являясь одним из руководителей российской военной разведки, ранее присутствовал на ряде заседаний Комиссии по обороне.

В то же время Особое совещание во втором пункте своего заключения почти текстуально повторило выводы Комиссии – «Как можно обеспечить изоляцию Одессы и Севастополя на время посадки десанта»<sup>316</sup>. Совещание взяло на вооружение схему В.Н. Филиппова. Меры по задержке телеграфно-почтового сообщения и выхода из портов Черного моря коммерческих пароходов были возложены на Министерство внутренних дел; приостановка железнодорожного сообщения из портов посадки войск являлась задачей Министерства путей сообщения. При этом в первоначальные планы были внесены некоторые изменения. Так, задержка телеграфного, почтового и железнодорожного сообщения предусматривалась на срок не более 24 часов, коммерческого судоходства – не более 48 ч.<sup>317</sup> Срок отсчитывался с момента

---

<sup>314</sup> РГАВМФ. Ф. 1318. Оп. 1. Д. 8 Л. 3.

<sup>315</sup> Там же. Л. 1.

<sup>316</sup> Там же. Л. 1 об.

<sup>317</sup> РГАВМФ. Ф. 1318. Оп.1. Д. 16. Л. 2.



получения соответствующими должностными лицами уведомления от командующего Одесским округом.

Следует отметить, что уже в конце февраля два участника Особого совещания - министр иностранных дел М.Н. Муравьев и министр внутренних дел И.Л. Горемыкин в служебной переписке обсудили конкретные моменты введения информационной и транспортной блокады. Так, граф Муравьев проинформировал, что «английскому консулу в Одессе известно о существующем предположении отправить ...русский военный отряд в Босфор, о чем он донес великобританским послам в С.-Петербург и Константинополь»<sup>318</sup>.

По информации, имевшейся у руководства МИД, консул Стюарт должен был телеграфировать в день отплытия эскадры, при невозможности этого сделать – направить в Константинополь условную телеграмму через один из коммерческих домов Одессы. В случае приостановки всего телеграфного сообщения Стюарт планировал направить специального курьера в румынский пограничный город Галац для отправки телеграммы из Галаца в Перу (пригород Константинополя) на условное имя «Obson».

Получив подобные сведения, Иван Логгинович Горемыкин в своем ответе подтвердил, что будут задержаны как паровые суда, так и поезда железных дорог, «так что едва ли курьер одесского английского консула будет иметь возможность своевременно прибыть в Галац»<sup>319</sup>. На всякий же случай «надлежащие указания» уже были даны жандармскому офицеру в пограничном городке Рени.

Как видно из приведенных примеров, Комиссия по обороне эффективно справлялась с управленческими и координирующими функциями на уровне Одесского округа и Черноморского флота. При этом она располагала и действенным каналом информирования высшего руководства империи о необходимых для экспедиции мероприятиях – через глав военного и морского

---

<sup>318</sup> Проект захвата Босфора в 1897 году //Красный архив. М., 1922. №1. С. 152–162.

<sup>319</sup> Там же.

ведомств.

Обращает на себя внимание также персональный состав Комиссии. Например, Владимир Николаевич Филиппов после завершения командировки в Константинополь занимал должности помощника начальника штаба Одесского округа, начальника 4-й стрелковой бригады, начальника 13-й пехотной дивизии и, позднее начальника 15-й пехотной<sup>320</sup>. При этом, 4-я стрелковая бригада, сформированная в 1870г., по результатам войны с турками получила неофициальное наименование «Железная». Бригада совместно с 13-й и 15-й пехотными дивизиями составляла основу десантного отряда первой волны.

Александр Павлович Протопопов с января 1893г. являлся помощником начальника штаба Одесского военного округа, позднее – начальником штаба, с января 1904г. – помощником командующего войсками округа<sup>321</sup>. Указанные штабные должности являлись ключевыми как в разработке конкретных планов высадки, так и в подготовке всей экспедиции в целом.

Можно констатировать наличие следующей ситуации – В.Н. Филиппов и А.П. Протопопов деятельно собирали информацию, необходимую для проведения операции, оба представили свои предложения по ее реализации, после чего непосредственно участвовали на занимаемых должностях и в составе Комиссии в подготовке экспедиции. Таким образом, оказался соблюден принцип планирования смешанных морских экспедиций, почитавшийся в тот период обязательным - «К работам по составлению плана весьма важно привлечь и будущего исполнителя плана, памятуя, что идеальная постановка этого дела требует, чтобы исполнителем являлся сам составитель плана»<sup>322</sup>.

На этом фоне вполне логичным выглядит решение Николая II, учредившего в январе 1897г. из состава Комиссии по обороне еще одну комиссию – по проведению «Черноморской десантной экспедиции», и

---

<sup>320</sup> Список генералам по старшинству. Составлен по 2-е января 1900 года. СПб., 1900. С. 292.

<sup>321</sup> Там же. С. 688.

<sup>322</sup> *Обручев Н.А.* Смешанные морские экспедиции// Военный сборник. 1898. № 8. С. 324.

назначившего в форме новой структуры командование десантной операцией. Так, командующим экспедицией стал Главный командир Черноморского флота вице-адмирал Н.В. Копытов, начальником штаба - начальник штаба Одесского военного округа генерал-майор В.В. Сахаров, командиром Сводного сухопутного десантного корпуса – начальник 8-го армейского корпуса генерал-лейтенант А.В. фон Шак<sup>323</sup>. Н.В. Копытов и В.В. Сахаров являлись членами Комиссии по обороне по должности, А.В.фон Шак командовал десантными отрядами на нескольких десантных учениях.

Таким образом, Комиссия по обороне выполнила, по сути, еще одну важную функцию – подготовку командования операцией, хорошо знакомого и с задачами, и с подчиненными войсками и кораблями, а также имеющего практический опыт взаимодействия армии и флота.

#### *§5 Роль Русского общества пароходства и торговли в Босфорской операции*

По сложившимся к концу 80-х годов представлениям основной транспортной флота десантной экспедиции должны были стать лайнеры Добровольного флота и грузопассажирские суда Русского общества пароходства и торговли. Доброфлот располагал относительно небольшим количеством судов, и его роль в экспедиции рассматривается ниже. Главная транспортная нагрузка падала на пароходы РОПиТ. Общество являлось коммерческим предприятием, созданным при помощи и постоянной финансовой поддержке государства, и специализировалось на торговом судоходстве по Черному морю.

Идея создания возникла еще до начала Парижского конгресса 1856г. как способ противодействия нейтрализации Черного моря, своеобразный аналог уничтоженному Черноморскому флоту.

Великий князь Константин Николаевич в своем докладе Александру II

---

<sup>323</sup> РГАВМФ. Ф. 1318. Оп. 1. Д. 16. Л. 2.

отмечал – «в случае заключения мира, было бы весьма полезно учредить на Черном море в самых больших размерах частное пароходное общество на акциях, которое содержало бы постоянно сколь возможно большее число самых больших пароходов, построенных с таким расчетом, чтобы когда понадобится, правительство могло нанять или купить их для перевозки десанта и обращения в боевые суда»<sup>324</sup>.

Соответственно, уже при создании Общества у непосредственных учредителей существовали планы закупить свыше 40 пароходов и 20 барж с тем, чтобы «на случай войны, правительство, взяв в свое распоряжение компанейские пароходы, может перевезти на них в один рейс десанта до 37 тысяч солдат с необходимыми при нем тяжестями»<sup>325</sup>.

В своих обращениях к монарху Константин Николаевич, исходя из примера Англии и Франции, настаивал на предоставлении создаваемому обществу значительных экономических преференций и субсидий, «которые побудили бы русских капиталистов употребить на него неотлагательно значительные капиталы»<sup>326</sup>.

Обществу действительно предлагались значительные привилегии – беспошлинная покупка пароходов иностранного производства, таможенные льготы для перевозимых товаров, разрешение морским офицерам с сохранением званий служить на судах новой компании и т.д. Главной формой государственной субсидии являлась выплата т.н. «помильной платы» на маршрутах, имеющих стратегический характер, прежде всего – Одесса-Константинополь. Именно таким рейсом в мае 1857г. РОПиТ положил начало своей практической деятельности.

Устав Общества был утвержден Александром II ранее – в августе 1856г. Согласно этому документу РОПиТ должен был организовать и содержать в

---

<sup>324</sup> РГВИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 1. 4. Л. 1.

<sup>325</sup> Степанов Д.А. Учреждение Русского общества пароходства и торговли (1856-1857 годы)// Вестник Челябинского государственного университета. 2011. №22 (237). История. Вып.46. С. 32.

<sup>326</sup> РГВИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 14. Л. 1.

течение 20 лет регулярные пароходные рейсы по 10 важнейшим направлениям. В это число помимо прочих входили т.н. Марсельская и Триестская линии, в качестве первого участка включавшие маршрут Одесса-Константинополь и предусматривавшие по 18 несрочных рейсов в год на каждой линии. В итоге «впервые создавалась широкая транспортная сеть пароходных коммуникаций, связавшая все побережье Черного и Азовского морей с Одессой, одним из самых крупных портов Российской империи»<sup>327</sup>.

Перед войной с турками 1877-78 гг. пять больших пароходов РОПиТа по инициативе его бывшего директора адмирала Н.М. Чихачева переданы Черноморскому флоту. Один из них – «Великий князь Константин» переоборудован в «минный пароход» и отличился, действуя под командованием С.О. Макарова в качестве корабля-«матки» русских минных катеров.

К 80-м годам XIX века Обществом был накоплен значительный опыт рейсов до турецкой столицы. Имелся также и «свежий» опыт перевозки войск. В сентябре 1878г. 14 пароходов РОПиТа принимали участие в возвращении русской армии из Турции. Из Бургаса и портов Мраморного моря перевезено более 200 тысяч человек, в том числе тыловые службы, артиллерию и полевые госпитали транспортированы были в Николаев, Одессу, Севастополь и Таганрог<sup>328</sup>.

Переговоры представителей РОПиТ (капитан I ранга П.А. Зеленой) с штабом великого князя Николая Николаевича об условиях перевозки войск начались еще в феврале того года. Офицеры штаба были при этом возмущены тем, что «представитель общества требует плату по полному тарифу за перевозку как офицеров, так и нижних чинов, отказывается принять на себя устройство пристаней для погрузки артиллерии, обозов и лошадей, несмотря на

---

<sup>327</sup> Степанов Д.А. Учреждение Русского общества пароходства и торговли (1856-1857 годы) //Вестник Челябинского государственного университета. 2011. №22 (237). История. Вып.46. С.35.

<sup>328</sup> Красовский Д.А. Перевозка войск Действующей армии из портов Мраморного моря и Бургасского залива// Морской сборник.1884. № 4.С. 115–131.

предлагаемую за это особую плату»<sup>329</sup>. Действительно подъезды, причалы и пристани войска сооружали сами. Отмеченный случай демонстрирует не только коммерческий характер Общества, но и неизбежную необходимость наличия (или сооружения) погрузочно-разгрузочной инфраструктуры даже в относительно мирных условиях.

В то же время, по мнению русских военных специалистов, Общество к 1885г. уже располагало потребным для переброски десанта количеством судов. Генерал Филиппов производил даже соответствующие подсчеты, выделяя по грузоподъемности из имевшихся 82 пароходов и паровых шхун следующие.

«1)«Царь» 4500 тонн, 2)«Царица» 4500 т., 3)«Россия» 4200 т., 4)«Цесаревич» 3960 т., 5)«Чихачев» 4000 т., 6) «Корнилов» 3960 т., 7)«Нахимов» 3200 т., 8)«Лазарев» 3200 т., 9)«Азов» 3100 т., 10) «Ростов» 3000 т., 11)«Одесса» 2400 т., 12)«Пушкин» 2200 т., 13)«Ольга» 2100 т., 14)«Цесаревна» 2000 т., 15)«Олег» 1650 т., 16)«Владимир», 1650 т., 17)«Константин» 1650 т., 18)«Александр» 1500 т., 19)«Эльборус» 1640 т.»<sup>330</sup>

Оптимизм В.Н. Филиппова основывался на простой логике. «Десант будет свободен от самого большого неудобства всякого экспедиционного отряда, т.е. от тыловых его учреждений. Не только в них не будет надобности, но не придется брать ни тыловых обозов, ни даже артиллерийских лошадей»<sup>331</sup>. Исходя из таких расчетов, для «поднятия» 22 тыс. чел. пехоты и 16 батарей (только две лошади на орудие) было достаточно 5 пароходов Доброфлота и до 12 судов РОПиТ<sup>332</sup>.

Уже в 1886г. Военное министерство заключило с РОПиТом особый контракт, в соответствии с которым Общество было обязано предоставить военному ведомству «по требованию» 26 пароходов и 16 шхун для перевозки войск и содержать их вместе с определенным количеством шлюпок в надлежащем порядке. Срок мобилизации судов, т.е. их представления в портах

---

<sup>329</sup> Газенкамф М.А. Мой дневник 1877-1878 г.г. СПб, 1909. С. 482.

<sup>330</sup> Филиппов В.Н. Стратегическое описание Босфора. СПб.,1886. С. 86.

<sup>331</sup> Там же.С.72.

<sup>332</sup> Там же. С.72.

в полностью готовом состоянии, составлял 7 дней<sup>333</sup>.

Подводя общий итог, можно сделать вывод о том, что к концу 80-х годов России удалось определиться с конкретной задачей для военной операции в районе Проливов, разработать первичные планы проведения экспедиции и создать работоспособный механизм ее подготовки. Характерными моментами при этом являлись с одной стороны принципиальная новизна возникших задач, с другой – активное использование опыта и наработок предыдущего царствования – от разведывательной информации по Босфору до транспортных средств планируемого десанта.

---

<sup>333</sup> РГАВМФ. Ф.1318. Оп.1. Д.7 Л.5.

### Глава 3. Особый артиллерийский запас и минно-артиллерийская позиция как главные средства блокирования Босфора

Кушкинский кризис 1885 года еще раз обратил внимание руководства России на значительное преимущество в военном отношении британской Средиземноморской эскадры. В решимости Англии применить ее в Проливах при необходимости сомнений тоже не было. Например, полковник Протопопов в своем августовском рапорте из Афин указывал следующий состав корабельного соединения адмирала Хэя, перешедшего в это время к греческому архипелагу – 4 броненосца 1-го класса, 1 броненосец 2-го класса и канонерская лодка. При этом у Дарданелл уже находились крейсер «Арес» и канонерка «Кокетт»<sup>334</sup>. Летом эскадра была усилена двумя кораблями – броненосцем 1-го класса и корветом<sup>335</sup>.

В этой связи целью главы является характеристика «ассиметричного ответа» России на подавляющее превосходство броненосцев британской Средиземноморской эскадры над кораблями Черноморского флота, что грозило крахом всему Босфорскому предприятию. В целом сутью ответа являлось формирование и оперативное размещение на Верхнем Босфоре минных заграждений и артиллерийской группировки, специфически предназначенных для поражения английской эскадры, вошедшей в пролив.

#### *§ 1. Соотношение возможностей Средиземноморской эскадры Великобритании и сил России*

Следует отметить, что в России уделялось большое внимание изучению проблемы противостояния флота и береговых укреплений, получившей особую актуальность на фоне перманентного кризиса во взаимоотношениях с Великобританией. В июле 1882г. в ходе англо-египетской войны британский флот продемонстрировал, казалось бы, подавляющее огневое превосходство броненосцев над береговыми укреплениями, успешно обстреляв и захватив

---

<sup>334</sup> РГВИА. Ф. 401. Оп. 4. Д. 10. Л. 75.

<sup>335</sup> РГВИА. Ф. 401. Оп. 4. Д. 10. Л. 75.



форты Александрии<sup>336</sup>.

Принимавший участие в операции броненосец «Александра» являлся с 1877 по 1889 гг. флагманом Средиземноморской эскадры и в этом качестве возглавлял эскадру адмирала Хорнби у Константинополя. Несмотря на то, что он относился к устаревшему казематному типу, его орудия (два 11-дм и десять 10-дм) имели дальность до 8 миль (12 км) и теоретически могли подавить любые укрепления на Босфоре.

В 1898г. русский «Военный сборник» опубликовал серию статей «Смешанные морские экспедиции», анализировавшую наиболее значимые боевые операции подобного рода за последние 200 лет. Автором их являлся капитан Генерального штаба Николай Афанасьевич Обручев, приходившийся племянником Н.Н. Обручеву, выпускник Николаевской академии, зарекомендовавший себя как способный военный теоретик. Среди прочего он обладал опытом штабной службы в Одесском военном округе, получив представление о замысле и подготовке Босфорской операции. Указанная работа, вышедшая впоследствии отдельным изданием, была удостоена премии генерала Леера на конференции Николаевской академии Генерального штаба<sup>337</sup>. По уровню рекомендаций, основанных на анализе реальных событий, «Смешанные морские экспедиции» могут считаться не только обобщением зарубежного опыта, но и определенным мерилom всех этапов подготовки Босфорской экспедиции в целом.

Непосредственному боевому противостоянию «флота» и «берега» посвящены две статьи из цикла, при этом особое внимание в них уделено рассмотрению событий Крымской войны, а также недавно прошедшего рейда британского флота на египетскую Александрию.

По результатам анализа Н.А. Обручев пришел к заключению о преимуществах атакующего «движущегося броненосного флота» в связи с «малой действительностью береговой артиллерии». Его общий вывод гласил -

---

<sup>336</sup> Вильсон Х. Броненосцы в бою. М., 2003. С. 387.

<sup>337</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф. Новицкого. Т. 17. Петроград, 1914. С. 81.

«Береговые укрепления в борьбе с судами, в общем, всегда будут находиться в более благоприятных условиях для боя, представляя вместе с сим лишь незначительное препятствие судам, стремящимся пройти мимо них»<sup>338</sup>.

Русское военное командование, планируя возможное боевое столкновение на Босфоре, исходило из худшего варианта - противостояния британской Средиземноморской эскадре «в полном составе», то есть в любом случае включающей от 5 до 8 броненосцев<sup>339</sup>. Подобное соотношение сил на фоне опыта Александрии предъявляло повышенные требования к организации противодействия.

Впрочем, имел место фактор, на сей раз благоприятствовавший планам России. Военный министр П.С. Ванновский указывал на него неоднократно, подчеркивая, что «ни одно государство в Европе не имеет такой короткой операционной линии к Константинополю, как Россия морем из Одессы и Севастополя»<sup>340</sup>. Начальник Главного штаба определял время, необходимое русской десантной эскадре для подхода в район операции в 30-40 часов.

В 1887г. генерал-майор В.Н. Соболев, занимавший в свое время пост премьер-министра Болгарии, произвел в своем письме Н.Н. Обручеву подсчет времени, потребного британскому флоту для выхода к Босфору<sup>341</sup>. «Центром расположения эскадры можно считать Мальту, отстоящую от Босфора на 839 морских миль. Принимая за среднюю скорость движения эскадры 8 — 10 миль, следует считать, что для прихода из Мальты к Константинополю понадобится эскадре от 3 до 4 дней». Учитывая необходимость сбора всех значимых сил, а также время на пополнение запасов угля, указанный период увеличивался до 6-8 дней, «вот в сущности тот срок, в который вероятнее всего английская эскадра появится в Босфоре и притом при условии хорошей погоды и нахождения при судах надлежащего числа миноносцев, без которых движение броненосной

---

<sup>338</sup> Обручев Н.А. Смешанные морские экспедиции // Военный сборник. 1898. № 10. С. 331.

<sup>339</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 586. Л. 53–60.

<sup>340</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 587. Л. 2 об.

<sup>341</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 586. Л. 53-60.

эскадры небезопасно»<sup>342</sup>.

Таким образом, у русской десантной эскадры имелся определенный запас времени для того, чтобы «овладеть северной частью пролива и поставить в нем ряд заграждений»<sup>343</sup>. С учетом времени на подход эскадры к Босфору (не менее 40 часов) – 5-6 дней в лучшем случае.

В итоговых документах по экспедиции штаба Одесского округа перечислялись все доступные средства реализации цели операции, а именно «преграждения неприятельскому флоту доступа в Черное море»<sup>344</sup>. К ним относились:

- «1. Заграждение пролива посредством мин,
2. Упразднение турецкой береговой обороны,
3. Захват прибрежной полосы верхнего Босфора и удержание оной в нашей власти,
4. Оборона вод пролива против могущего последовать прорыва судов сквозь положенное минное заграждение – посредством самодвижущихся мин,
5. Посредством артиллерийского огня оружия большого калибра, по преимуществу бронебойных,
6. Посредством таранения прорвавшегося судна».

При этом специально указывалось, что «Других средств для достижения цели, поставляемой экспедиции, не существует»<sup>345</sup>.

### *§ 2. Гenezис идеи минно-артиллерийского блокирования Босфора*

Идея одновременного использования против превосходящих сил неприятельского флота береговой артиллерии и минных заграждений не являлась детищем Босфорской экспедиции. Так, подобная схема защиты была опробована Россией, правда с неоднозначными результатами, еще в Крымскую войну на Балтийском море. На подходах к Кронштадту получили повреждения

---

<sup>342</sup> Там же.

<sup>343</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 586. Л. 53-60.

<sup>344</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 4.

<sup>345</sup> Там же.

на минах английские корветы «Merlin» и «Firefly», пароходы «Vulture» и «Bulldog»<sup>346</sup>. Командующий британской эскадрой на Балтике вице-адмирал Ч. Нэпир специально отмечал «..сильную защиту подходов к Кронштадту адскими машинами»<sup>347</sup>. В этих постановках использовались преимущественно гальванические мины Якоби, соединяемые в одну электрическую цепь и приводящиеся в боевую готовность из «гальванической» минной станции на берегу.

Стремительно идущий прогресс вооружений во второй половине XIX века привел к появлению в том числе крупнокалиберных нарезных орудий, заряжающихся с казенной части, и морских пироксилиновых мин увеличенной мощности, что кратно увеличило поражающую силу средств береговой защиты и их эффективность по отношению к любому морскому противнику.

В сентябре 1876г. российский военно-морской агент в Берлине капитан-лейтенант Н.А. Невахович направил в Петербург подробное описание новой сфероконической мины Герца и отчет о ее испытаниях в Германии. Практически немедленно на немецких заводах Морским министерством был размещен заказ на изготовление первой партии из 200 мин для России. К особенностям мины Герца относилось использование в качестве заряда пироксилина (около 40 кг), а также новый тип взрывателя – гальвано-ударный, обеспечивавший при физическом контакте с кораблем самостоятельный подрыв мины<sup>348</sup>. По предварительным оценкам мина такого типа способна была нанести значительный ущерб судну практически любого водоизмещения.

В ходе подготовке к войне с Турцией 1877-78 гг. для защиты приморских крепостей с учетом небольших боевых возможностей Черноморского флота особый акцент был сделан именно на минное оружие - «орудие слабого против сильного»<sup>349</sup>, как его называли русские военные теоретики. Так, под

---

<sup>346</sup> Развитие минного оружия в русском флоте. Документы. Под ред. А.А.Самарова и Ф.А.Петрова. М., 1951. С. 91.

<sup>347</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф.Новицкого. Т.17. Петроград, 1914. С. 63.

<sup>348</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф.Новицкого. Т.16. СПб.,1914. С. 328.

<sup>349</sup> *Лоцинский М.Ф.* Оборона берегов минами // Морской сборник.1880. № 9. С. 3.

руководством инженер-генерала Э.И. Тотлебена, которому «были вручены все меры обороны черноморского берега»<sup>350</sup>, укреплены основные порты – Севастополь, Керчь, Очаков. Усиленная позиция сооружена в Одессе – воздвигнуто 13 береговых батарей тяжелых орудий, установлено несколько сотен мин, в т.ч. новейшие – Герца. В состав минно-артиллерийской позиции входили и «пловучие» батареи<sup>351</sup>.

В апреле 1877г. Александр II в сопровождении военного министра Д.А. Милютинина произвел подробный осмотр обороны Одессы. Особое впечатление на императора произвели 9- и 11-дюймовые крепостные орудия и минные пароходы, выдвинувшиеся к уже установленному минному заграждению<sup>352</sup>. Примечательно, что для прикрытия бухты была также задействована одна из двух «поповок» - броненосцев береговой обороны, вооруженных двумя 12-дюймовыми орудиями.

Минные постановки продолжались и в ходе войны. Командующий войсками Одесского округа генерал-адъютант В.С. Семяка сообщал в своих донесениях, что уже в мае 1877г. установлено «в Одессе 610 гальванических, поставленных на рейде в 4 линии, в Севастополе 240 гальванических и 35 ударных Герца, снаряженных пироксилином, в Балаклаве 23 гальванические, в Очакове 10 донных, 300 гальванических и некоторое число в Березанском лимане»<sup>353</sup>.

Таким образом, с самого начала войны минные заграждения применялись активно и носили массированный характер. Постепенно отработывалась концепция защиты минных постановок береговыми орудиями. В боевых действиях эта концепция прошла практическую проверку, пусть и в несколько неожиданном варианте.

В конце апреля 1877г. для прикрытия переправы русских войск через Дунай у Браилова «вооружена» батарея из четырех осадных орудий, после чего

---

<sup>350</sup> Дневник Д.А. Милютинина. 1876-1878. М., 2009. С. 163.

<sup>351</sup> *Денисов А.П., Перечнев Ю.Г.* Русская береговая артиллерия. М., 1956. С. 145.

<sup>352</sup> Дневник Д.А. Милютинина. 1876-1878. М., 2009. С. 163.

<sup>353</sup> Развитие минного оружия в русском флоте. Документы. М., 1951. С. 200.

саперы немедленно начали устанавливать на реке минное заграждение для дополнительной защиты от турецких мониторов. Группа неприятельских кораблей попыталась помешать установке мин и сорвать переправу, русская батарея соответственно открыла огонь. Первоначально обстрел не приносил результата, однако впоследствии русские артиллеристы добились двух попаданий по ближайшему броненосному корвету «Луфти-Джелиль». Оба снаряда пробили палубу и вызвали детонацию порохового погреба, что повлекло немедленную гибель корабля<sup>354</sup>. Огонь велся из 9-дюймовой мортиры (229 мм) и 24-фунтовой (152 мм) пушки на расстоянии 1700 – 2000 сажен. В соответствии с принятой еще при Николае I системой мер это составляло примерно от 3,5 до 4000 м.

При этом турецкий броненосный корвет был достаточно современным кораблем (спущен на воду в 1870г.), однако не имел палубного бронирования. По сути, было продемонстрировано следующее – корабль противника остановился у минного заграждения в зоне огня заранее установленной осадной артиллерии и был результативно поражен двумя навесными выстрелами. Можно сказать, что идея заблокировать Босфор минно-артиллерийской позицией буквально витала в воздухе.

В этом ключе показательным явился еще один бой на речной минной позиции, состоявшийся в сентябре 1877 года у сильно укрепленного турецкого порта Сулин на Нижнем Дунае. В ходе столкновения группе шхун и минных катеров русской Нижне-Днепровской флотилии удалось заблокировать Сулинское гирло минным заграждением и удачно обстрелять из-за него турецкие суда и мониторы. В результате мониторы получили серьезные повреждения, одна канонерка затонула, наскочив при маневрировании на мину<sup>355</sup>. Примечательно, что для обстрела турок русскими моряками активно использовались сухопутные 9-дюймовые мортиры, установленные в том числе на барже, превращенной таким образом в плавбатарею. Отрядом русских судов

---

<sup>354</sup> Сборник материалов по русско-турецкой войне. 1877-78 г.г. Выпуск 2. СПб.,1898. С. 58.

<sup>355</sup> Сборник материалов по русско-турецкой войне. 1877-78 г.г. Выпуск 39. СПб.,1908. С. 391.

командовал И.М. Диков, впоследствии адмирал и морской министр.

Использование импровизированных плавучих батарей не было инициативой Ивана Михайловича Дикова. Ранее, для обороны рейда Одессы по предложению главы РОПиТа контр-адмирала Чихачева у Общества были специально закуплены и переоборудованы шесть барж с установкой на каждой по две мортиры<sup>356</sup>.

Таким образом, в ходе войны появилась практика эффективного совместного использования минных заграждений и тяжелой сухопутной артиллерии. В этот период была разработана специальная инструкция для ведения оборонительного боя на минно-артиллерийской позиции, предусматривавшая прикрытие минных постановок береговой артиллерией на предельной дальности стрельбы и активное участие кораблей флота в защите заграждений<sup>357</sup>.

В феврале 1878г., когда русские войска уже приближались к Константинополю, в Мраморное море под стены турецкой столицы вошла британская эскадра адмирала Дж. Хорнби, состоявшая из шести броненосцев<sup>358</sup>. Было понятно, что при дальнейшем обострении ситуации английская эскадра не преминет прорваться через Босфор.

По просьбе Александра II Э.И. Тотлебен немедленно приступил к планированию и подготовке адекватного угрозе силового ответа. Итогом стала Всеподданнейшая записка «О захвате Босфора», представленная императору в марте 1878г.<sup>359</sup>

Для того чтобы не допустить неприятельский флот в Черное море, предлагалось: - захватить ударом с тыла все турецкие укрепления на западном берегу Босфора от бухты Буюк-Дере до Черного моря; - выставить в проливе минные заграждения (для чего 500 мин было отправлено в Одессу и

---

<sup>356</sup> Развитие минного оружия в русском флоте. Документы. М.,1951. С. 201.

<sup>357</sup> Золотарев В.А., Козлов И.А. Три столетия российского флота. Т. 2. СПб.,2004. С. 469.

<sup>358</sup> Parkinson R. The Late Victorian Navy. The Pre-Dreadnought Era and the Origins of the First World War. Woodbridge, 2008. P. 17.

<sup>359</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 587. Л. 4-6.

подготовлено к отправке еще 300 мин); - установить на возвышенностях дополнительные батареи на 50 мортир (в основном 6- и 9-дюймовых). Орудия и мины планировалось перевозить на судах «Русского общества пароходства и торговли». Армия должна была обеспечить создание на Верхнем Босфоре плацдарма, защищенного с моря и суши.

Замысел был смелый, обещавший в случае удачи быстрое решение одной из геополитических задач России в регионе. В то же время, офицеры штаба главнокомандующего – Великого князя Николая Николаевича, отнеслись к нему скептически, подчеркивая объективную невозможность реализации, потому что «флота у нас нет, и взять негде»<sup>360</sup>. В современной историографии распространена аналогичная точка зрения - «в высшей степени рискованная программа, выполнение которой в первую очередь зависело от того, удастся ли обеспечить скрытую переброску тяжелой артиллерии и мин из Одессы под Константинополь»<sup>361</sup>.

С учетом присутствия на месте событий британского флота, преобладания на Черном море флота турецкого, а также неблестящего состояния русской армии после трудной кампании, успешная реализация замысла действительно представляется сомнительной. План в итоге признан недостаточно подготовленным прежде всего из-за слабости морских сил России, которые были не в состоянии ни конвоировать транспорты на переходе, ни поддержать действия войск на берегу.

Тем не менее, начало было положено. Эдуард Иванович Тотлебен предложил принципиально работоспособную схему противостояния британскому флоту в Босфорском проливе.

Впоследствии Э.И. Тотлебен полностью разделял идею Особого совещания 1881г. о десанте на Босфор, для чего сильный Черноморский флот являлся «необходимостью». Его видение проблемы так описал И.А.Шестаков в

---

<sup>360</sup> Газенкамф М.А. Мой дневник 1877-1878 г.г. СПб., 1909. С. 438.

<sup>361</sup> Айрапетов О.Р. К вопросу о проекте захвата Босфора (из истории внешней политики и стратегии России 1806-1884гг.) // Etudes Balkaniques. София, 2009. № 1. С. 157.



мае 1882г. – «...именье флота обеспечит за нами Босфор, который захватим, и тем запрем Черное море, а всю армию употребим на борьбу с Европою, если та двинется»<sup>362</sup>. Примечательно, что сам морской министр был в целом согласен с Э.И. Тотлебенем, однако добавил в своей дневниковой заметке французскую фразу, означавшую «Мы никогда на это не осмелимся»<sup>363</sup>.

Постепенно происходило осмысление имеющегося опыта применения мин, как российского, так и иностранного. В 1880г. помощник заведующего минной частью Черноморского флота лейтенант Лощинский в статье «Оборона берегов минами» проанализировал минные постановки в Крымскую войну и пришел к выводу, что их главными недостатками являлись «незначительные заряды в 10-15 фунтов» (менее 10 кг), а также то обстоятельство, что заграждения «не были оберегаемы артиллерией»<sup>364</sup>.

Рассматривая далее применение этого оружия в ходе Гражданской войны в США, М.Ф. Лощинский отметил, что минные постановки больше всего использовались южанами в попытках не допустить прорыва неприятеля «посредством флота внутрь страны». Немаловажным для готовящейся Босфорской операции стал его вывод о том, что победа в конце концов осталась за «атакующим флотом», хотя «прежде чем победить, северяне при прорывах и неоднократных попытках к ним потеряли от артиллерии южан 10 и от мин – 40 военных судов, в том числе 6 мониторов»<sup>365</sup>.

В целом, к началу 1880-х годов в среде флотских специалистов общепринятым было утверждение, что «главными элементами оборонительных сил» побережья являются «артиллерия и заграждения, как минные, так и другие искусственные»<sup>366</sup>. Таким образом, начали складываться общие принципы минно-артиллерийской позиции, созвучные их современному пониманию.

---

<sup>362</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882-1888 годы). СПб., 2014. С. 42.

<sup>363</sup> Там же.

<sup>364</sup> Лощинский М.Ф. Оборона берегов минами // Морской сборник. 1880. № 9. С. 4.

<sup>365</sup> Там же.

<sup>366</sup> Лощинский М.Ф. Оборона берегов минами // Морской сборник. 1880. № 9. С. 3.

### § 3. Минное оружие и его планируемое использование

Характерной особенностью применения мин в готовящейся экспедиции являлась тесная взаимосвязь технического развития этого вида оружия и практического военного планирования операции. Например, скорость и надежность перекрытия Босфора заграждениями определяла конкретные действия прикрывающего флота и наземной артиллерии и в конечном итоге значительно влияла на успех всего мероприятия.

Первоначально минные постановки требовали немалых усилий, ресурсов и времени. В начале 1877г. Э.И. Тотлебен в письме управляющему Морским министерством привел следующую оценку опыта заграждений черноморских портов. «При вполне благоприятной погоде, хорошо обученной команде и непрерывной 12-часовой работе в сутки можно поставить до 30 мин, имея для этого один паровой килектор, одну паровую шлюпку, одну баржу, одну 10-весельную и две 8-весельные шлюпки (что составляло одно рабочее отделение)»<sup>367</sup>.

Действительно, по итогам войны специалисты указывали в качестве главного недостатка установленных в черноморских портах минных заграждений – «продолжительность постановки (от 10 до 20 дней)»<sup>368</sup>.

Соответственно, для формирования минимального, по Тотлебену, заграждения на Босфоре в 500 мин при условиях благоприятной погоды и отсутствия противодействия противника потребовалась бы одновременная работа 20 указанных «рабочих отделений» в течение примерно суток.

Ни срок, ни требуемое количество малых судов не соответствовали имеющемуся лимиту времени и вероятному ходу операции на Босфоре. На фоне недавних успехов флота северян в прорыве аналогичных заграждений, даже прикрытых артиллерией, перспективы операции в этой связи не выглядели оптимистично.

Сфероконические мины Герца в целом позволяли производить более

---

<sup>367</sup> Развитие минного оружия в русском флоте. Документы. М., 1951. С. 181.

<sup>368</sup> Лоцинский М.Ф. Оборона берегов минами // Морской сборник. 1880. №9. С. 15.

быструю установку. Однако существовала еще одна техническая проблема, ставившая под вопрос действенность устанавливаемого заграждения – мины практически не удавалось ставить на заданную глубину, а только на заранее измеренную с предварительной подготовкой якорных тросов (минрепов) нужной длины. Это обстоятельство значительно увеличивало время постановки и в целом снижало эффективность минного противодействия прорывающимся кораблям.

Практические исследования в этом направлении активно проводились Учебно-минным отрядом Черноморского флота. В отчете по Морскому ведомству за 1884г. указывалось, что задача по созданию «приспособлений для быстрой установки мин на месте и для того, чтобы они сами собой удерживались на надлежащей глубине от поверхности воды» с успехом разрешена<sup>369</sup>. Приспособления эти представляли собой специальные минные якоря с автоматическими выюшками двух вариантов конструкции - капитана I ранга Макарова и лейтенанта Азарова<sup>370</sup>.

Технический прогресс в минном деле позволил военному министру П.С. Ванновскому в мае 1884г. в докладе на высочайшее имя заявить: «Исследования моряков ... дали отличные результаты относительно возможности заграждения проливов на всякой глубине и притом автоматическим способом»<sup>371</sup>. Уже в «кампанию» 1885г. в отчете Учебно-минного отряда по результатам опытных установок мин делались среди прочих следующие заключения:

- «- постановка и уборка вполне безопасны;
- заграждение ставится и убирается быстрее всех известных систем;
- оно достаточно компактно для размещения на судах. Так, на шхуне «Гонец» в разных погребах помещается 50 штук со всею принадлежностью;
- заряд весом в 40-50 фунтов, взорванный под днищем корабля, вполне

---

<sup>369</sup> Развитие минного оружия в русском флоте. Документы. М., 1951. С. 227.

<sup>370</sup> Там же. С. 227.

<sup>371</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 587. Л. 1 об.

достаточен для его потопления»<sup>372</sup>.

По плану экспедиции 1885г. намечалось перегородить Босфор минным заграждением в три линии, общим числом в 825 мин. К постановкам привлекались 4 миноноски и «минный» крейсер «Память Меркурия»<sup>373</sup>.

На совещании в марте 1887г. Комиссия по обороне указала, что запланирована постановка двух линий заграждения с общим числом в 600 мин (имелось боеготовых 250), для их обороны требовалось 8 миноносок, строился минный крейсер «Капитан Сакен»<sup>374</sup>.

Уже следующий шаг в развитии минного оружия явился своеобразной революцией. В 1889г. лейтенант В.А. Степанов представил проект специального судна, т.н. «минного заградителя», конструктивно снабженного механизмами, позволяющими вести установку мин непрерывно на быстром ходу<sup>375</sup>. Сутью замысла явилось использование замкнутого цепного транспортера, обеспечивающего движение подготовленных к установке мин по подвесным рельсовым направляющим и равномерно сбрасывающего мины за корму судна. В начале 90-х годов в Николаеве указанные устройства были установлены на транспортах Черноморского флота «Буг» и «Дунай», ранее построенных на шведских верфях по особому проекту, предусматривавшему в частности низко расположенную закрытую минную палубу<sup>376</sup>.

В советской историографии распространено мнение, что «Буг» и «Дунай» явились первыми в мире минными заградителями, изначально в этом качестве сконструированными и возведенными, а не переоборудованными из других судов<sup>377</sup>. Оба корабля располагали водоизмещением в 1380 тон, скоростью в 14 узлов и запасом мин свыше 400 штук. Теоретически заградители были способны вести непрерывный сброс мин на скорости в 10 узлов (10 морских миль в час) с промежутками в 30-35 метров, обеспечивая таким

---

<sup>372</sup> Развитие минного оружия в русском флоте. Документы. М., 1951. С. 239.

<sup>373</sup> *Петров М.А.* Подготовка России к мировой войне на море. М-Л., 1926. С. 76.

<sup>374</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 584. Л. 87.

<sup>375</sup> Развитие минного оружия в русском флоте. Документы. М., 1951. С. 18.

<sup>376</sup> Там же. С. 273.

<sup>377</sup> Там же. С. 18.

образом постановку до 10 мин в минуту.

Очевидно, что минные заградители принципиально отличались от имевшихся минных пароходов, так впечатливших Александра II весной 1877 г. на рейде Одессы. В то время пароходы использовались только для доставки мин, сама постановка осуществлялась со специального плотика и шлюпок. Для противодействия попыткам вражеских судов снять установленное заграждение пароходы снабжались мелкокалиберной артиллерией и шестовыми минами<sup>378</sup>. Тем не менее, официально «Буг» и «Дунай» на русском флоте именовались «минными транспортами».

В 1892г. Морской технический комитет отчитался об испытаниях на судах устройства лейтенанта Степанова: «1) мины ставятся быстро, при 10 узловом ходе, т.е. по 10 мин в минуту; 2) мины ставятся точно через равные промежутки в 100 фут.; 3) постановка мин не представляет особых неудобств и при волнении и 4) степень практической подготовки команды не имеет большого значения на скорость и точность постановки мин, по крайней мере для первых 120 мин на каждом транспорте»<sup>379</sup>.

Параллельно с созданием судов-заградителей значительные усилия были направлены на организацию самостоятельного производства мощного пироксилинового пороха, необходимого для снаряжения мин.

Строительство «казенного пироксилинового завода» Морским министерством начато в 1879г. в Санкт-Петербурге, в марте 1881г. выпущена пробная партия. Как указывалось в отчете по Морскому ведомству за 1884 г., к этому времени изготовлено свыше 2000 пудов пироксилина, по своему качеству несколько превосходившего пороха германских или английских заводов<sup>380</sup>.

Одновременно проводилась модернизация сфероконической мины Герца в плане повышения надежности механизма и оптимизации формы корпуса. В 1891г. пришли к внедрению сферической формы морских мин,

---

<sup>378</sup> Развитие минного оружия в русском флоте. Документы. М., 1951. С. 196.

<sup>379</sup> Там же. С. 272.

<sup>380</sup> Там же. С. 229.

ставшей общеупотребительной на флотах мира практически до второй половины XX века. Отчет по Морскому ведомству за 1890-1893 гг. в разделе «О состоянии минного дела на флоте» свидетельствует, что из общего числа имеющихся 3864 мин заграждения (в портах Черного моря - 2035) шаровых мин изготовлено 635. При этом «сформированный запас мин признается недостаточным; имеется в виду пополнять его в зависимости от денежных средств, уделяемых для сего по смете Морского министерства»<sup>381</sup>.

Корпуса для шаровых мин производил для Черноморского флота Брянский завод, «все же принадлежности к этим минам изготавливаются в портовых мастерских, а стальной трос для минрепов на Кронштадтском канатном заводе»<sup>382</sup>.

С 1894г. перешли к изготовлению и использованию только усовершенствованных шаровых мин, в которых «увеличен заряд до 3,5 пуда, усовершенствована выделка автоматических якорей, соляных контактов, свинцовых колпаков и прочих деталей устройства, что дает большую действительность в боевом отношении»<sup>383</sup>.

Отчет по Морскому ведомству указывал, что к 1897 г. в портах Черного моря было уже накоплено 2280 боеготовых мин<sup>384</sup>.

Таким образом, с 1887г., меньше чем за 10 лет, удалось наладить производство и сосредоточить на Черноморском флоте значительное количество современных морских мин, более чем в два раза превышающее их число, требуемое для заграждения Босфора. Был определен способ быстрых и эффективных минных постановок, в целом отвечающий требованиям десантной операции по времени и надежности.

Исходя из достигнутых технических возможностей, одновременно осуществлялось и планирование применения мин в готовящейся экспедиции. В 1893г. Комиссия по обороне учредила подкомиссию по минным делам под

---

<sup>381</sup> Там же. С. 257.

<sup>382</sup> Развитие минного оружия в русском флоте. Документы. М., 1951. С. 257.

<sup>383</sup> Там же. С. 258.

<sup>384</sup> Там же.

председательством бывшего Главного инспектора минного дела контр-адмирала Дикова, в составе членов: Главного минера Николаевского порта, помощника начальника штаба округа полковника Протопопова и капитана 2 ранга Лощинского<sup>385</sup>. Михаил Федорович Лощинский в этот период являлся флагманским минным офицером Практической эскадры Черноморского флота.

Кроме вопросов военно-технической подготовки особое внимание уделялось месту постановки заграждения на Босфоре. Первоначально остановились на примерной линии Сельви-Бурну – Терапия<sup>386</sup>, чуть южнее бухты Буюк-Дере, то есть в районе, подобранном для заграждения еще Э.И. Тотлебенем. По замерам генерал-майора Филиппова ширина Босфора в этом месте не превышала 550 сажен<sup>387</sup> (примерно 1180 метров, меньше одной морской мили).

Как было отмечено выше, расположение заграждения увязывалось с дислокацией высадившихся войск и позициями артиллерии – «чтобы не только самое заграждение, но и доступ к нему обстреливался сильным артиллерийским огнем»<sup>388</sup>.

На совещании Комиссии по обороне в декабре 1894г. сформулировано в этой связи общее мнение – «главная оборона пролива должна быть основана на артиллерийском огне»<sup>389</sup>. Контр-адмирал Диков при этом потребовал как можно больше мин в заграждениях. В своем Особом мнении он настаивал – «...оборона Пролива должна быть основана, главным образом, на огне артиллерийских орудий. Но прежде чем оборонять позицию, надо ее занять, т.е. войти в Пролив с нашим флотом; овладеть всеми укреплениями Верхнего Босфора; высадить десант; выгрузить орудия и установить их на местах, для чего потребуется вероятно несколько дней времени». И.М. Диков подчеркнул, что в этот период «необходимо задержать неприятельский флот, ... чего нельзя

---

<sup>385</sup> РГАВМФ. Ф.1318. Оп. 1. Д. 7. Л. 8.

<sup>386</sup> Там же. Л. 2.

<sup>387</sup> *Филиппов В.Н.* Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886. С. 34.

<sup>388</sup> РГАВМФ. Ф. 1318. Оп. 1. Д. 7. Л. 8.

<sup>389</sup> Там же. Л. 13.

достигнуть без минных заграждений в большом количестве»<sup>390</sup>.

Остальные члены Комиссии не стали с ним спорить, предложив проведение масштабных опытных минных постановок - «о производстве таких опытов и доставлении подробных о них отчетов постановлено просить Морское министерство»<sup>391</sup>. Как отмечалось выше, подобные опыты осуществлялись Черноморским флотом регулярно и на постоянной основе.

Соответственно, к концу десятилетия достигнут достаточно высокий уровень практической готовности и в этой области. Об этом свидетельствует утвержденная Морским министерством программа минных опытов на 1899г., в которой в частности ставились следующие задачи:

«П.29. На минном транспорте «Дунай» произвести три раза постановку мин заграждения всего заряда (на 11 узлах).

П.30. На минном транспорте «Буг» - поставить 200 мин без парашюта<sup>392</sup>, но нажимая гайки осей вьюшек.

П.31. На транспортах «Буг» и «Дунай» - выработать общие приемы вылавливания мин, гарантирующие безопасность этой работы»<sup>393</sup>.

Как видно, быстрая и массивная постановка мин превратилась к этому времени на Черноморском флоте в достаточно рутинные морские тренировки. При этом полный «заряд» минного заградителя составлял не менее 400 мин, соответственно в ходе «минных опытов» 1899г. «Дунай» выставял 1200 единиц, что в два раза превышает количество мин в заграждении, определенном планами 1887г.

Эффективность минного оружия против броненосцев убедительно продемонстрировала Русско-японская война. Так, в мае 1904. при осаде Порт-Артура минным транспортом «Амур» выставлено заграждение на обычном маршруте передвижения блокировавших крепость японских кораблей - примерно в 10 милях от маяка крепости. В тот же день на нем подорвались и

---

<sup>390</sup> РГАВМФ. Ф. 1318. Оп. 1. Д. 8. Л. 20.

<sup>391</sup> РГАВМФ. Ф. 1318. Оп. 1. Д. 8. Л. 13.

<sup>392</sup> Зд. - устройство, обеспечивающее плавное погружение мины.

<sup>393</sup> РГАВМФ. Ф. 920. Оп. 1. Д. 408. Л. 2.



затонули броненосцы «Хацусэ» и «Ясима», причем «Хацусэ» был поражен двумя минами последовательно. «Амуром» использовались шаровые мины образца 1898г., которые по способу установки, устройству и заряду взрывчатки соответствовали минам, с 1891г. применявшимся на Черноморском флоте. Согласно рапорту командира «Амура», было выставлено «50 шаровых мин, причем все встали удачно по линии 12½ кабельтовых, поперек курса неприятельских судов»<sup>394</sup>. Вся операция заняла 3 часа – с 2.25 ч. пополудни, когда «Амур» снялся с якоря, до 5.25 ч. – момента возвращения минного транспорта в бухту Порт-Артура. При этом непосредственно постановка заняла менее часа на скорости судна примерно 6 узлов.

Длина минной банки «Амура» составила 12 с половиной кабельтовых – примерно 2300 метров, что превышает ширину Босфора у бухты Буюк-Дере в месте предполагаемых постановок в ходе десантной операции.

Японский эскадренный броненосец «Хацусэ» был построен на английских верфях и спущен на воду в 1899г., его систершип «Сикисима» («Shikishima») – годом ранее. Оба относились к классу «Маджестик» («Majestic»), то есть образцом для них послужил британский броненосец, давший свое имя классу. Соответственно, японские корабли имели практически одинаковые с образцом водоизмещение (14850 тон), схему бронирования и габариты<sup>395</sup>.

В свою очередь, линейные корабли класса «Маджестик» представляли самую многочисленную серию броненосцев в британском флоте (9 кораблей) и с 1899-1900 гг. составляли основу Средиземноморской эскадры<sup>396</sup>.

Потопление однотипного с ними «Хацусэ» на минах, аналогичных минам 90-х годов, в целом демонстрирует действенность с технической точки зрения готовившегося минного заграждения на Босфоре. К тому же в проливе планировалось выставить в несколько раз большее количество мин, используя

---

<sup>394</sup> Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отд. III. Книга первая. Вып. 4. СПб., 1913. С. 44–47.

<sup>395</sup> Conway's All the World's Fighting Ships. 1860-1905. London, 1979. P. 220-221.

<sup>396</sup> Вильсон Х. Броненосцы в бою. М., 2003. С. 641.

оба имевшихся минных заградителя в течение значительного количества времени. К началу XX века стандартными возможностями русского флота считались следующие – «скорость работы заградителя может достигать постановки 300 мин в час; при расстоянии между минами в 100 футов, это дает более 1½ миль заграждения, поставленного в 3 линии»<sup>397</sup>.

Необходимо все же отметить, что с тактической точки зрения постановка мин на предполагаемом маршруте броненосцев неприятеля являлась примером «активного» или наступательного заграждения, идея которого появилась на русском флоте еще в ходе войны с турками 1877-78 гг.<sup>398</sup> Минное же заграждение Босфора относилось к пассивному или оборонительному типу, «имеющему целью оборону важнейших проходов к крепостям»<sup>399</sup>. Но в целом, рассматриваемые ситуации применения мин – планируемая на Босфоре и реальная у Порт-Артура – конструировались по общим тактическим принципам. Косвенно это подтверждает то обстоятельство, что одним из руководителей морской обороны Порт-Артура с января 1904г. являлся М.Ф. Лощинский, уже контр-адмирал, до этого много сделавший для разработки этих принципов. Именно ему как начальнику отряда прибрежной обороны адресовал командир «Амура» свой рапорт об успешной операции, процитированный выше<sup>400</sup>.

Таким образом, к середине 90-х годов вооруженным силам и флоту России удалось разработать и научиться оперативно применять технически новый тип оружия, способный воспрепятствовать или на значительное время замедлить проход неприятельских кораблей через защищаемое водное пространство.

#### *§ 4. Особый артиллерийский запас и его роль в экспедиции*

В Одесском военном округе Особый запас первоначально мыслился как

---

<sup>397</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф. Новицкого. Т. 16. СПб., 1914. С. 322.

<sup>398</sup> Развитие минного оружия в русском флоте. Документы. М., 1951. С. 193.

<sup>399</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф. Новицкого. Т.16. СПб.,1914. С. 322.

<sup>400</sup> Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отд. III. Книга первая. Вып. 4. СПб., 1913.С. 44.

определенное количество специализированных орудий, предназначенных «на случай надобности вооружения берегов Черного моря» и был сформирован в 1886г. в условном количестве 125 стволов, преимущественно пушек и мортир большого калибра<sup>401</sup>. При этом используемое название было скорее административным, сам запас представлял собой «лишь артиллерийские склады, разбросанные по различным пунктам побережья; никаких средств, равно как и плана сосредоточения его в том или другом пункте еще не было выработано»<sup>402</sup>. Склады эти располагались в Одессе, а также в Севастопольской и Керченской крепостях.

Впоследствии возникло намерение использовать артиллерию Особого запаса для организации батарей у Босфорского пролива как «средство для противодействия неприятельскому флоту в попытках к прорыву через положенное нашим флотом минное заграждение»<sup>403</sup>. Речь пока шла о «чистой» минно-артиллерийской позиции, блокирующей пролив, полного восприятия идей Э.И. Тотлебена еще не произошло.

Также задумывались о «подавляющем превосходстве англичан в орудиях малых калибров» (подробнее это превосходство разбирается в следующей главе). В отчете штаба Одесского округа за 1891г. предлагалось для парирования этого превосходства использовать прежде всего «дальнобойные орудия шестидюймовые и особенно полевые батарейные пушки и шестидюймовые полевые мортиры, так как орудия последних двух типов при большой подвижности имеют и то важное преимущество, что могут действовать почти повсюду, не требуя устройства платформ или возведения больших укреплений»<sup>404</sup>.

Комиссия по обороне, рассмотрев весной 1893г. состояние Особого запаса, констатировала наличие 20 батарейных пушек, семи 6-дюймовых пушек, тридцати шести 9-дюймовых мортир. Позднее на плацдарм могли быть

---

<sup>401</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 41.

<sup>402</sup> Там же.

<sup>403</sup> Там же. Л. 17.

<sup>404</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 587. Л. 96.

доставлены еще 15 тяжелых орудий (калибра 9 и 11 дюймов)<sup>405</sup>. Черноморский флот устами своего Главного командира вице-адмирала Н.В. Копытова возражал против такой номенклатуры, мотивируя это «малой вероятностью попадания в подвижную цель при стрельбе из мортир». Флот требовал большего количества тяжелых орудий и, кроме того, скорострельных пушек малого калибра «для стрельбы по мелким судам»<sup>406</sup>.

Начальник артиллерии округа, напротив, настаивал на дополнительном включении в Особый запас еще 12 полевых мортир<sup>407</sup>. Аналогичного мнения о преимуществах воздействия на британские корабли в проливе именно мортирного огня придерживался впоследствии и военный агент в Константинополе полковник Калнин.

В результате Комиссией было принято соломоново решение – добавить «до 40 6-дм пушек наиболее современных систем (по возможности скорострельных), окончательное же выяснение числа орудий в зависимости от местных условий и распределения их по батареям возложить на специалистов, которых надлежит командировать на Босфор»<sup>408</sup>. При этом признано необходимым включение в состав запаса специализированного «мортирного полка»<sup>409</sup>. Акцент на скорострельные 6-дюймовые пушки (152 мм), таким образом, демонстрирует приверженность традиционной идее защиты минных заграждений.

Железный лафет для 6-дюймовой мортиры, позволявший вести огонь с колес, что значительно сокращало переход от походного состояния в боевое, был предложен генерал-майором А.П. Энгельгардтом еще в 1885г.<sup>410</sup> Новое орудие было легким для своего калибра – 128 пудов вместе с лафетом и

---

<sup>405</sup> РГАВМФ. Ф.1 318. Оп. 1. Д. 7. Л. 1 об.

<sup>406</sup> Там же. Л. 1 об.

<sup>407</sup> Там же. Л. 7 об.

<sup>408</sup> Там же.

<sup>409</sup> Там же. Л. 8 об.

<sup>410</sup> Сообщение генерал-майора Энгельгардта о новой укороченной 6-дюймовой пушке и замечания, вызванные этим сообщением в Николаевской Академии Генерального штаба 21 и 28 января, 4 и 11 февраля 1888 г. СПб., 1888. С. 1;67.

передком, в котором перевозились 4 бомбы и 8 шрапнелей, оно показало хорошие результаты при стрельбе по закрытым целям и земляным укрытиям<sup>411</sup>.

Мортиры Энгельгардта вводились «для доставления возможности действовать перекидным и навесным огнем» и поначалу имели два вида снарядов – фугасную бомбу 26,8 кг. с разрывным зарядом в 4,64 кг. и шрапнель весом в 29,5 кг. с 700 пулями<sup>412</sup>. Скорострельность у мортиры была до четырех выстрелов в минуту, дальность – до 4 км. С 1888г. началось формирование мортирных батарей, затем полков. К 1894г. было сформировано уже 5 полков (16 батарей) 6-дюймовых мортир указанного типа<sup>413</sup>.

Первоначально в Особом запасе также имелась значительная доля батарейных орудий. «Батарейной» (современный термин - дивизионная) называлась пушка модели Круппа образца 1877г. калибра 4,2 дюйма (прим. 107 мм), хорошо зарекомендовавшая себя в недавней войне с турками<sup>414</sup>. Стреляла гранатами (осколочно-фугасное действие) и шрапнелью с максимальной дальностью около 5300 м. Скорострельностью обладала по тому времени неплохой – около 2 выстрелов в минуту. Кроме того, имея колесный лафет и расчет из семи номеров, была достаточно мобильной. Очевидно, что для брони линейных кораблей ее снаряды большой угрозы не представляли, чего не скажешь о небронированных судах.

В то же время понятно и стремление флота получить в Особом запасе тяжелые орудия, обеспечив себе тем самым добавочную огневую мощь, сравнимую с мощностью броненосца. Например, стоявшая на вооружении 11-дюймовая крепостная пушка (прим. 280 мм) стреляла на 10-12 км, и, по мнению многих современников, превосходила по бронепробиваемости известную английскую 12-дюймовую пушку Армстронга<sup>415</sup>. Правда, перевозиться она могла только по железной дороге, требовала много времени на установку и

---

<sup>411</sup> Лангеншельд Н.Ф. Наставления для службы при полевых 6-дюймовых мортирах. СПб., 1890. С. 90–91; С. 240–241.

<sup>412</sup> Там же. С. 89.

<sup>413</sup> Барсуков Е.З. Артиллерия русской армии (1900-1917). Т.1. М., 1948. С. 206.

<sup>414</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф.Новицкого. Т. 4. СПб., 1911. С. 413.

<sup>415</sup> Денисов А.П., Перечнев Ю.Г. Русская береговая артиллерия. М., 1956. С. 132.

обладала скорострельностью около 1 выстрела в минуту.

С начала 90-х годов в соответствии с прежней практикой к деятельности по разработке структуры Особого запаса и определению его позиций на Босфоре активно привлекались военные агенты в странах региона. В этой связи стоит отметить деятельность полковника Э.Х.Калнина, с 1895г. являвшегося военным агентом в Афинах, с 1899г. – в Константинополе<sup>416</sup>. Прослужив до этого семь лет в аппаратах военных агентов в греческой и турецкой столицах, он профессионально разбирался в актуальной военно-стратегической специфике. В частности, Эммануилу Христофоровичу Калнину принадлежит известное определение Босфорской экспедиции как *raison d'être* Черноморского флота (фр. – причина быть, смысл существования) – «Занятие пролива представляется единственной задачей государственной важности, для разрешения которой необходимо содействие боевого флота»<sup>417</sup>.

Будучи выпускником Михайловского артиллерийского училища, Э.Х. Калнин адекватно оценивал роль артиллерии в успехе предприятия и неоднократно лично выезжал на Босфор для подбора оптимальных артиллерийских позиций<sup>418</sup>. Кроме того, он являлся одним из разработчиков итоговых документов по экспедиции, представленных командованием Одесского округа военному министру в первой половине 1900г.<sup>419</sup>

В 1894г. Главный командир Черноморского флота Н.В. Копытов в связи с увеличением английской эскадры Средиземного моря заявил, что в сложившихся условиях «одному Черноморскому флоту уже не под силу бороться с этой эскадрой, вошедшей в пролив»<sup>420</sup>. Вице-адмирал Копытов в этом отношении был прав. Как было отмечено выше, в 1894-95 гг. действительно произошел «непомерный рост английских морских сил в Средиземном море»<sup>421</sup>. Нельзя не отметить хорошую осведомленность

---

<sup>416</sup> Список генералам по старшинству. Составлен по 1-е января 1913 г. СПб., 1913. С. 386.

<sup>417</sup> РГАВМФ. Ф. 1318. Оп. 1. Д. 15. Л. 20 об.

<sup>418</sup> РГАВМФ. Ф. 1318. Оп. 1. Д. 15. Л. 49.

<sup>419</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588.

<sup>420</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 52 об.

<sup>421</sup> РГАВМФ. Ф. 1318. Оп. 1. Д. 7. Л. 7 об.

командования флота о силах и средствах предполагаемого противника.

Ситуация складывалась серьезная, на заседании в декабре 1894г. Комиссия подчеркивает необходимость «доведения Особого запаса до просимого уровня в 140 орудий» с одновременным «сформированием для него в Севастополе двух особых батальонов крепостной артиллерии» в качестве расчетов<sup>422</sup>.

Исходя из количественного и качественного преимущества противостоящей стороны, русское командование осознало необходимость не ограничиваться орудиями русских броненосцев и минными заграждениями, но «включить в число десантных средств такие, которые могли бы нанести неприятельскому флоту существенный вред, т.е. артиллерию»<sup>423</sup>. Таким образом, роль Особого запаса изменилась, одновременно повысились требования к его мобильности. «...Для того, чтобы прийти на помощь флоту, этот запас должен быть подвижен, т.е. иметь возможность прибыть на Босфор одновременно с первым рейсом и быть установленным на позициях ... в возможно короткий промежуток времени»<sup>424</sup>.

Практически сразу после принятого решения, в 1895г. на Босфор под очередным благовидным предлогом и с согласия султана направлена была комиссия из подготовленных офицеров Одесского военного округа с негласным поручением непосредственно «выбрать места для расположения батарей особого запаса и составить, применяясь к местным условиям, расчет работ по возведению их»<sup>425</sup>.

Скорректированные задачи привели также к изменению в структуре и способам транспортировки Особого запаса в зону десанта. В 1895г. по представлению начальника артиллерии округа Комиссия определила оптимальную «табель» запаса и «кроме того положено было хранить его уже не в береговых складах, а на транспортах Черноморского флота в совершенной

---

<sup>422</sup> РГАВМФ. Ф. 1318. Оп. 1. Д. 8.Л. 10 об.

<sup>423</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 52.

<sup>424</sup> Там же. Л. 52.

<sup>425</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 53.

готовности к перевозке»<sup>426</sup>. Указанная «табель», структурированная по типам орудий, предполагалась окончательным вариантом. Вместе с пулеметами она насчитывала уже 160 орудий, «из коих 106 тяжелые»<sup>427</sup>.

В 1896-97 гг. в связи с кризисом на Кипре обозначилась реальная возможность занятия Босфора в ходе действий европейских держав против Турции. Сформированный для данного случая Особый запас составлял: «36 9дм мортир, 20 6дм орудий, 20 4-фунтовых пушек, 6 скорострельных и 3 версты железной дороги»<sup>428</sup>.

Бросается в глаза меньшее по сравнению с имевшимся планами количество орудий, предназначенных к броске через Черное море. Как представляется, объяснение здесь именно в скорости. Указанный запас был уже погружен и размещен на готовых к отплытию военных транспортах, ранее предоставленных Доброфлотом. Главной же целью экспедиции в конкретном году являлось, по определению Особого совещания ноября 1896г. «не быть опереженными на Босфоре»<sup>429</sup>, Необходимо было оказаться в проливе раньше, чем эскадры других стран подойдут к Константинополю.

По опыту вмешательства Англии в 1878г. можно было предположить, что в составе британского отряда будет не менее 6 броненосцев. Перебрасываемый Особый запас по количеству и номенклатуре орудий в целом соответствовал схеме Э.И. Тотлебена и очевидно мог выдержать первое столкновение с ними. Расширение конфликта полагали маловероятным, поскольку среди вышедших в Восточное Средиземноморье европейских эскадр была и французская, которую британские адмиралы полагали для себя возможным противником, а для России союзником. Заключение в 1891-92гг. франко-русских соглашений «заставили британское правительство сделать неверный вывод о том, что ему придется сражаться против объединенной мощи

---

<sup>426</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 41 об.

<sup>427</sup> Там же. Л.41 об.

<sup>428</sup> *Петров М.А.* Подготовка России к мировой войне на море. М-Л., 1926. С. 86.

<sup>429</sup> Проект захвата Босфора в 1896 г. // Красный архив.1931. № 4-5 (47-48). С. 50–70.



Франции и России»<sup>430</sup>.

Экспедиция 1897 года не состоялась из-за изменения политической обстановки. К тому же в следующем году значительная часть пушек была направлена на Дальний Восток для обороны Порт-Артура.

Для окончательного определения состава запаса в 1899г. пришлось создавать особую комиссию под председательством известного артиллериста и ученого Н.А. Демьяненко, генерала от артиллерии. Николай Афанасьевич Демьяненко длительное время преподавал, а потом и возглавлял Михайловскую артиллерийскую академию и училище, с 1890г. являлся председателем Комиссии по вооружению крепостей. Кроме прочего, он обучал артиллерийским наукам цесаревичей, впоследствии ставших Александром III и Николаем II<sup>431</sup>. Профессиональным авторитетом Н.А. Демьяненко пользовался внушительным, а его решения в области артиллерии обладали значительным аппаратным весом, что могло послужить гарантией от постепенного разукомплектования запаса в дальнейшем. В итоге прежняя структура была сохранена, изменилась лишь численность, которая в итоге представляла собой следующие цифры<sup>432</sup>.

*Таблица № 1. Орудия особого артиллерийского запаса*

9дм береговых мортир	44
9дм легких мортир	16
бдм тяжелых (в 190 пуд.) пушек	20
бдм пушек Кане	6
Батарейных пушек	20
57мм скорострельных	34
Пулеметов Максима	24
Всего 164 орудия, из них 86 тяжелых	

<sup>430</sup> Папастратишакис Н. Британская стратегия: русский флот и черноморские проливы. 1890-1904// Русский сборник. Исследования по истории России. 2010. № 09. С. 198.

<sup>431</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф. Новицкого. Т. 9. СПб., 1912. С. 33.

<sup>432</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 42.

Первоначальная задача – защита установленных мин возлагалась на 6-дюймовые (152мм) пушки Кане и 57мм «скорострельные» Норденфельда, а также на пулеметы. «Пушки Кане являются наиболее действительными из числа длинных орудий особого запаса, а 57м.м. скорострельные необходимы для защиты минных заграждений»<sup>433</sup>.

Примечательно, что тяжелый калибр в 11 дюймов отсутствует, позднее неоднократно возникала идея его все же добавить, но «табель» 1899г. оставалась базовой. Значительную часть всех орудий составляют 9-дюймовые (229 мм) тяжелые и легкие мортиры – то есть орудия навесного огня, что являлось их главной особенностью<sup>434</sup>. Такая номенклатура диктовалась прежде всего спецификой предстоящего применения.

В береговой артиллерии мортиры традиционно считались оптимальным средством для навесной стрельбы по палубам военных судов<sup>435</sup>. Причина крылась в их устройстве и баллистике – дальность конкретного выстрела и траектория полета мортирной бомбы могли меняться в зависимости от угла возвышения ствола и количества предварительно закладываемого порохового заряда. Соответственно, при стрельбе на заданную дистанцию изменением заряда добивались нужного угла падения на цель. На практике это выражалось в том, что мортирная бомба попадала не в броневой пояс, а в слабо защищенную палубу.

В 90-е годы ведущие морские державы осуществляли полигонные испытания действительной эффективности на море тяжелых мортир. Так, в 1891г. в Японии проведены практические опыты по определению действия своих мортир по броневым палубам боевых кораблей. Использовались в том числе 11-дюймовая (280 мм) и 10-дюймовые мортиры, изготовленные в Японии по чертежам британской фирмы Армстронга. Испытания вызвали понятный интерес у англичан и, соответственно, в России, где был перепечатан отчет

---

<sup>433</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 5.

<sup>434</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф. Новицкого. Т.16. СПб., 1914. С. 441.

<sup>435</sup> Там же.

последних об опытах<sup>436</sup>.

Обстрел японцами велся на расстоянии в 18 и 19 кабельтовых (3,2 - 3,5 км) по имитирующему палубу и поставленному горизонтально стальному щиту, толщина которого соответствовала 3 дюймам палубной брони. Попадания в пересчете на среднюю площадь палубы броненосца составили 20-22%. Угол падения мортирной бомбы составлял 61 градус. Во всех случаях палуба гарантированно пробивалась<sup>437</sup>.

Неудивительно, что помощник командующего Одесским округом генерал Д.П. Дохтуров позднее отмечал: «Особый запас не имеет в своем составе орудий бронебойных. Имеющиеся в нем мортиры своим навесным огнем могут нанести весьма сильный вред неприятельским судам, стреляя по палубам этих судов; таким образом эти орудия могут называться палубойными и в настоящее время считаются более грозными для судов, чем прицельные орудия даже бронебойные»<sup>438</sup>.

Для целей экспедиции подобраны девятидюймовые (229 мм) крепостные и легкие осадные мортиры образца 1877г., являвшиеся эффективными средствами подобного воздействия. Обладали дальностью от трех (легкие) до семи тысяч метров<sup>439</sup>. Вес снаряда составлял свыше 130 кг (335 русских фунтов), скорострельность при обученном расчете – 1 выстрел в две минуты<sup>440</sup>.

Бытует распространенное мнение, что данные мортиры были специально разработаны исключительно для Босфорской экспедиции. Оно представляется, как минимум, неполным. Действительно, первые 20 легких мортир, к 1895г. изготовленные на Обуховском сталелитейном заводе, направлены в Особый запас в Одессу. В то же время орудия более позднего выпуска использовались и для вооружения западных крепостей, в частности

---

<sup>436</sup> Опыты стрельбы по палубной броне в Японии. Морская хроника //Морской сборник.1891. № 8. С. 49.

<sup>437</sup> Там же.

<sup>438</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 5.

<sup>439</sup> *Денисов А.П., Перечнев Ю.Г.* Русская береговая артиллерия. М., 1956. С. 132.

<sup>440</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф. Новицкого. Т.16. СПб.,1914. С. 441.

Двинска, а позднее и Порт-Артура. К тому же Э.И. Тотлебен предлагал использовать на Верхнем Босфоре орудия аналогичного типа и калибра практически за пятнадцать лет до принятия на вооружение в 1892г. описываемых мортир.

Следует также принять во внимание господствующие в тот период взгляды русских артиллеристов на применение береговой артиллерии, которая являлась базой для формирования Особого запаса. В общем виде береговая артиллерия делилась на артиллерию дальнего боя, ближнего боя и боя внутреннего<sup>441</sup>.

Артиллерия дальнего боя вооружалась наиболее мощными и дальнобойными орудиями, которые устанавливались в местах, обеспечивающих наилучшие сектора обстрела и обзора (далеко выдвинутые в море участки побережья). Артиллерия ближнего боя имела задачу противодействовать прорыву неприятельских кораблей к защищаемому объекту. Орудия этой группы устанавливались в устьях и местах возможной высадки десантов. Вооружалась эта артиллерия орудиями среднего калибра, имеющими большую скорострельность, и частично орудиями малого калибра, предназначенных для уничтожения небольших судов и шлюпок с десантом. Артиллерия внутреннего боя предназначалась для поражения вражеских кораблей, прорвавшихся на внутренний рейд. Чтобы эффективно использовать орудия этой группы, все защищаемое пространство делили на участки, каждый из которых охранялся определенной батареей или несколькими батареями<sup>442</sup>.

Таким образом, структура запаса 1899г. свидетельствует об опоре на орудия ближнего боя (6-дюймовые и батарейные пушки) и внутреннего боя (мортиры). Защиту минных заграждений от траления малыми судами в полном соответствии со своими тактико-техническими данными должны были осуществлять скорострельные пушки Норденфельда и пулеметы, которые в то время тоже относились к артиллерии.

---

<sup>441</sup> Денисов А.П., Перечнев Ю.Г. Русская береговая артиллерия. М.,1956. С. 150.

<sup>442</sup> Там же С. 151.

Необходимо отметить, что именно на тяжелые мортиры была сделана ставка японцами при организации артиллерийских обстрелов Порт-Артура в мае-декабре 1904г. Так, 11-дюймовая (280 мм) и 9-дюймовые осадные мортиры эффективно обстреливали не только русские корабли на внутреннем рейде крепости, но и сухопутные укрепления, сделав их «беззащитными», поскольку те были рассчитаны на обстрел снарядами не более шести дюймов (152 мм)<sup>443</sup>.

Возвращаясь к региону Проливов, можно отметить, что дальнобойные крупнокалиберные морские орудия настильной траектории, о которых так настойчиво просил Черноморский флот, по своим характеристикам более подходили, например, для защиты полуострова Галлиполи от нападения из Мраморного моря.

В то же время в других условиях подобные орудия активно устанавливались в русских приморских крепостях. Например, с 1896г. предпринимались меры по усилению обороны Кронштадтской крепости. Для прикрытия Северного фарватера началось возведение на акватории залива двух крупных островных фортов, обозначавшихся литерами «А» и «В», позднее получивших почетные наименования «Тотлебен» и «Обручев». С учетом передового выдвинутого расположения и хорошего обзора моря форты вооружались 10-дюймовыми пушками большой дальности (десять на «Тотлебене» и двадцать на «Обручеве»)<sup>444</sup>. 11-дюймовые пушки устанавливались на реконструируемую по этой же программе Константиновскую батарею.

Очевидно, что условия Финского залива разительно отличались от узостей Верхнего Босфора с извилистым фарватером, крутыми берегами и ограниченной видимостью. С учетом предполагаемого места расположения орудий, определенного неоднократными рекогносцировками артиллеристов, выбранный вариант Особого запаса представляется вполне обоснованным.

---

<sup>443</sup> Айрапетов О.Р. На пути к краху. Русско-японская война 1904–1905 гг.. Военно-политическая история. М., 2015. С. 260.

<sup>444</sup> Раздолгин А.А., Скориков Ю.А. Кронштадтская крепость. Л., 1988. С. 322–325.

Можно констатировать, что замысел Э.И. Тотлебена, получивший практическое оформление при начальнике Главного штаба Н.Н. Обручеве, являлся в конечном итоге простым и логичным. В соответствии с ним десантная экспедиция обеспечивалась огневой мощью практически целой приморской крепости, как оборонительного, так и наступательного характера. Как отмечалось, к этой же мысли пришла в середине 90-х годов и Комиссия по обороне, подчеркивавшая роль артиллерийского огня в защите Босфора<sup>445</sup>.

Одновременно с помощью флота устранялся главный недостаток любых укреплений и фортификаций – их статичность и неподвижность. Особый запас «должен быть подвижен» и мобилен, насколько это возможно.

В свете изложенного утверждение генерала Протопопова о необходимости создания «на Верхнем Босфоре крепости, надежно запирающей доступ в бассейн Черного моря»<sup>446</sup> нужно воспринимать скорее буквально, а не метафорически.

Примечательно, что в начале XX века укрепления, подобные планировавшимся на Босфоре, снаряженные артиллерией и прикрываемые минами, уже официально назывались «крепостным береговым пунктом». Который «необходим там, где стратегическая задача заключается ... в преграждении для флота противника известных водных узкостей и проливов»<sup>447</sup>. Влияние длительного планирования минно-артиллерийского блокирования Босфора представляется в данном случае очевидным.

#### *§5. Подготовка Особого запаса к десантной экспедиции*

С самого начала подготовки Особого запаса Комиссия исходила из признания «главным моментом успеха внезапность появления и быстрое устройство обороны на захваченном пространстве»<sup>448</sup>. В апреле 1893г. принято решение о том, что «надлежит орудия, лафеты, основания и средства для

---

<sup>445</sup> РГАВМФ. Ф. 1318 Оп. 1. Д. 8. Л. 13 об.

<sup>446</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 617. Л. 15.

<sup>447</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф. Новицкого. Т.14. СПб., 1914. С. 344.

<sup>448</sup> РГАВМФ. Ф.1318. Оп. 1. Д. 7. Л. 7 об.

выгрузки их на берегу хранить не в складах, а на судах, специально для сего приобретенных и приспособленных»<sup>449</sup>.

В августе-сентябре 1895г. часть Особого запаса принимала участие в больших маневрах Черноморского флота, отрабатывавшего основные моменты экспедиции. Орудия перевозились на транспортах «Березань» и «Днестр», выгружались и проводили учебные стрельбы на Тендровской косе у Очакова<sup>450</sup>.

В последующем для размещения, хранения и транспортировки орудий Особого запаса выделены три специализированных военных транспорта. С 1898г. все орудия запаса согласно таблицы, кроме пушек Кане, уже хранились в «распределенном» виде, по крайней мере, на транспорте «Березань»<sup>451</sup>.

Ввиду «важности и специального характера подготовки личного состава для службы при особом запасе» в 1896г. был сформирован специальный Одесский крепостной артиллерийский батальон, предусмотрена возможность его усиления при необходимости крепостными артиллерийскими ротами из Севастополя. С этого же года начались испытания «применения механических двигателей и электрической тяги для передвижения грузов при поставке особого запаса на вооружение»<sup>452</sup>.

Регулярно проводились тренировки расчетов орудий «с целью разработки наиболее простых и практических способов и приемов выгрузки с судов, доставки на берег и производства вооружительных работ»<sup>453</sup>. В 1894г. такие «опыты десантных маневров» произведены были под Севастополем с одной 9-дм тяжелой мортирой и одной 6-дм тяжелой пушкой. В 1896г. тренировались в выгрузке уже с 21 орудием.

По результатам были сделаны выводы о необходимости строгой очередности в погрузке орудийного имущества на транспорты и соблюдения при этом обратной последовательности по отношению к выгрузке.

---

<sup>449</sup> РГАВМФ. Ф.1318. Оп.1. Д. 7. Л. 8.

<sup>450</sup> РГАВМФ. Ф. 920. Оп. 1. Д. 196. Л. 258.

<sup>451</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 41–42.

<sup>452</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 53.

<sup>453</sup> Там же. Л. 43.

Руководствуясь полученным опытом, составили ведомости укладки в определенном порядке действий разобранных орудий и имущества на транспорты.

При этом приняты к исполнению рекомендации полковника Э.Х. Калнина, советовавшего грузить на каждое судно конкретные орудия в полном комплекте, что обеспечивало бы в последующем «скорость вооружения известной группы батарей». То есть чтобы «порядок выгрузки соответствовал постепенности работ по вооружению и помещенное на каждом судне имущество давало бы возможность произвести все вооружительные работы независимо от других судов»<sup>454</sup>.

Установлена также недостаточность имевшегося в запасе «количества переносной железной дороги», а также подвижного состава<sup>455</sup>. Длина дороги (и соответственно количество ее частей, загружаемой на транспорты) увеличена до 25 верст<sup>456</sup>.

С учетом неизбежности противостояния британской эскадре особое значение приобретала скорость разгрузки и приведения пушек в боевую готовность. Соответственно к следующим учениям 1898г. подготовили специальный временной график, включавший все работы по «прокладке пути, выгрузке, доставке и установке орудий», при этом общая продолжительность составляла 60 часов<sup>457</sup>. Задействовано было уже 31 орудие из Особого запаса, причем большая часть – 9-дюймовых и 6-дюймовых мортир и пушек.

Итоги учений были в целом обнадеживающими. Выяснилось, что «весь маневр оказался выполненным гораздо скорее, а именно в 48 часов», но непосредственно прокладка и сборка железнодорожного пути потребовало гораздо больше времени<sup>458</sup>.

На маневрах присутствовал военный министр А.Н. Куропаткин,

---

<sup>454</sup> РГАВМФ. Ф.1318. Оп.1. Д. 15. Л. 49 об.

<sup>455</sup>РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 43.

<sup>456</sup> Там же. Л. 43.

<sup>457</sup> Там же. Л. 43.

<sup>458</sup> Там же. Л. 43.



указавший на «необходимость формирования особой команды специально для прокладки железнодорожного пути»<sup>459</sup>. Команда была сформирована из железнодорожных войск и приступила к обучению применительно к целям и задачам экспедиции.

С 1899г. начались опыты по оперативной постройке из быстросохнущего бетона основания под 9-дюймовую береговую мортиру. Целью опыта являлось «желание заменить громоздкие деревянные части имеющихся в запасе оснований бетоном, чем значительно облегчится перевозка»<sup>460</sup>. Аналогичные усилия предпринимались в отношении пушек Кане<sup>461</sup>, найден более быстрый способ их разборки-сборки в целях перевозки.

В сентябре 1901г. вновь прошли учения с выгрузкой, стрельбами из орудий запаса и обратной погрузке на транспорты. Броненосцы стреляли по Тендровской косе у Очакова, у Севастополя проходила учебная высадка десанта. Там же в короткий срок были возведены батареи, 32 орудия для них сгружены с судов и перевезены к месту назначения по оперативно сооруженной железнодорожной ветке. Император Николай II одобрил результаты маневров и повелел сделать их ежегодными<sup>462</sup>.

Таким образом, вывод, сформулированный руководством Одесского округа к 1900г., представляется вполне обоснованным – «Особый артиллерийский запас, в настоящем его виде, представляет из себя могучую артиллерийскую силу, хранящуюся в совершенно готовом виде к постановке ее в том или другом побережном пункте»<sup>463</sup>.

В целом же использование орудий Особого запаса в ходе десантной операции планировалось во взаимодействии с корабельной артиллерией Черноморского флота и при установленной минной позиции. Руководство Одесского округа прямо указывало на это в 1900г. – «...запас наш

---

<sup>459</sup> Там же. Л. 44.

<sup>460</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 35.

<sup>461</sup> РГАВМФ. Ф.1318. Оп.1. Д. 15. Л. 49 об.

<sup>462</sup> Там же. Л.85.

<sup>463</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 52.

представляется совершенно необходимым дополнением артиллерии и мин Черноморского флота. Только совокупными действиями флота и запаса мы можем вполне надежно преградить пролив, т.е. сделать прорыв неприятельского флота в Черное море совершенно невозможным»<sup>464</sup>.

#### *§6 Особый запас в итоговых планах 1900 г.*

В 1900г. помощником командующего Одесским военным округом генералом Д.П. Дохтуровым с учетом рекомендаций полковника Э.Х. Калнина составлен итоговый подробный план десанта, исходивший из актуальных практических возможностей округа и флота<sup>465</sup>. Временной график всей операции рассчитывался с учетом необходимости встретить британскую эскадру в полной готовности.

Как отмечалось, по подсчетам того времени английский флот от места своего базирования на Мальте при средней скорости 8 – 10 узлов преодолевал путь до Дарданелл за 5-8 дней. Таким образом, по расчетам русского командования броненосцы противника, как основная ударная сила, придут к Босфору на 6-7 день после получения соответствующего приказа. Предполагалось, что такой приказ будет отдан сразу после начала штурма русским десантом турецких береговых батарей.

По «Очерку плана действий» Дохтурова русская эскадра выходит в море на рассвете следующего дня после сигнала к началу операции, прибывает к Босфору и высаживает первый эшелон десанта на рассвете четвертого дня. Британцев же ждали на седьмой день высадки и одиннадцатый день всей экспедиции.

В соответствии с планом окончательная погрузка орудий запаса на закрепленные военные транспорты начинается через час после получения условного сигнала<sup>466</sup>. При этом непосредственная транспортировка орудий

---

<sup>464</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 52.

<sup>465</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 4.

<sup>466</sup> Там же. Л. 6.

предусматривалась только вторым рейсом (на четвертый день), транспорты этого рейса подходили к Босфору на шестой день. В 10 часов утра этого дня в бухте Буюк-Дере «с указанных транспортов «Березань», «Прут» и «Днестр» начинается разгрузка Особого артиллерийского запаса, высадка обслуживающих частей. Одновременно происходит укладка необходимого железнодорожного пути, перевозка и установка орудий на позициях.

Необходимо отметить, что окрестности бухты Буюк-Дере определялись как лучшее место расположения тяжелой артиллерии экспедиции практически всеми русскими военными агентами, лично изучавшими Босфор – Протопоповым, Филипповым и Калниным.

Процесс установки и приведения Особого запаса к боеготовности занимает трое суток – 72 часа до полудня десятого дня операции. С этого момента на обоих берегах Босфора уже установлены и готовы к открытию огня 140 орудий запаса. «Тогда оборона пролива тяжелой артиллерией может перейти на обязанность особого запаса. Но так как в течении первых 7-ми дней [после высадки] нельзя обойтись без отражения попыток судов противника прорваться через минное заграждение, то в этом случае необходимо рассчитывать на содействие броневой артиллерии флота»<sup>467</sup>.

Таким образом, в результате части русской армии и корабли флота должны были прочно занять весь Верхний Босфор, блокировав пролив примерно по линии Терапия - Бейкос (то есть чуть больше трети всей его длины) минными постановками и артиллерийскими позициями Особого запаса и броненосцев. По выражению военного министра А.Н. Куропаткина «Верхняя половина Босфора должна сделаться убежищем нашего Черноморского флота»<sup>468</sup>.

Рассматривая практические вопросы проведения высадки, нельзя не упомянуть проблему оперативной емкости плацдарма. Под этим термином обычно понимают количество войск, которые по условиям необорудованного

---

<sup>467</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 37.

<sup>468</sup> Там же. Л. 48.

побережья возможно одновременно высадить и развернуть в боевые порядки. Верхний Босфор по большей части – это не пологие пляжи, пересеченный характер местности при высадке играл против десанта. Десантно-грузовые лихтеры на русском флоте в то время отсутствовали, специализированные десантные суда типа «эльпидифор», кратко сокращающие время высадки, появились позже, уже в ходе Первой мировой войны. Собственно на Черноморском флоте, как отмечали служившие там морские офицеры, – в конце зимы 1916г.<sup>469</sup> Не случайно большинство известных планов операции определяло численность отряда первой волны в пределах не более 35-45 тысяч человек.

Артиллерия Особого запаса планировалась к выгрузке на «пароходные пристани», в проливе немногочисленные, недостающие саперам предстояло еще возвести. В целом только бухта Буюк-Дере лучше всего подходила для выгрузки тяжелых орудий. «Собственно залив занимает около 3 квадратных верст – пространство, достаточное для маневрирования нескольких больших судов, тем более, что здесь везде приглубые берега и ни камней, ни мелей нет»<sup>470</sup>.

Особенности местности и жесткий временной график операции, таким образом, предопределяли разгрузку в бухте Буюк-Дере в лучшем случае трех транспортов одновременно. С учетом их вместимости 140 орудий и два десятка пулеметов представляются в конкретных условиях максимальным количеством стволов, которое реально было доставить и «вооружить» на определенных позициях Верхнего Босфора.

Весьма вероятно, что проблемы выгрузки и установки на позициях, выявленные в ходе практических учений, послужили в том числе ограничивающим фактором в выборе калибра (и веса) тяжелых мортир для экспедиции. Самым тяжелым калибром являлись, как указывалось, 9-

---

<sup>469</sup> Новиков Н.В. Операции флота против берега на Черном море в 1914-1917 годах. СПб., 2003. С. 106.

<sup>470</sup> Филиппов В.Н. Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886. С. 15.

дюймовые мортиры. Орудия большего калибра намечалось доставить на Босфор много позже, и то в случае крайней необходимости.

Такое решение получило подтверждение впоследствии в ходе Русско-японской войны. Используемые японцами 11-дюймовые мортиры весили более 30 тонн (в полтора раза больше, чем 9-дюймовые), выгрузить их без подъемных кранов и перевезти вне железной дороги было практически невозможно. При осаде Порт-Артура осаждающая армия была вынуждена возвести по периметру временную железную дорогу. Но и при этом за все время боев японцам удалось установить на позициях 18 из 24 мортир, у них имевшихся<sup>471</sup>.

Осенью 1900 г. в Ялте состоялось представительное военное совещание, посвященное планированию и перспективам реализации экспедиции. В совещании принял участие военный министр А.Н. Куропаткин. В результате план был признан реальным и в целом одобрен. Подчеркнута решающая роль орудий Особого запаса в операции, а также необходимость скорейшего пополнения запаса пушками Кане хотя бы до установленного минимума. А.Н. Куропаткин напротив указания общего числа орудий запаса вообще пометил «как мало»<sup>472</sup>.

#### *§7. Моделирование боевого столкновения в Босфорском проливе*

В 1902 г. в Санкт-Петербурге в преддверие больших учений состоялась военно-морская стратегическая штабная игра по теме захвата Верхнего Босфора. При ее подготовке в Главном морском штабе проведен ряд предварительных совещаний для анализа проблем, принципиально важных для успеха экспедиции. Отдельно рассматривался вопрос «О действительности огня орудий Особого запаса по судам Средиземноморской эскадры английского флота»<sup>473</sup>.

Обсуждение не повлекло больших споров, поскольку результативность орудий в данном случае зависела не только от их тактико-технических данных,

---

<sup>471</sup> Айрапетов О.Р. На пути к краху...С. 260.

<sup>472</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 48.

<sup>473</sup> Там же. Л. 58.

но и от своевременного выполнения сценария десантной операции – «плана Дохтурова». В то же время проблема действительной эффективности минно-артиллерийской позиции в Босфоре не имела каких-либо серьезных прецедентов решения, поскольку русский флот был в известной степени пионером в применении этой тактики. Опыт огневого поражения турецких судов у Браилова и Сулина мог в данном случае служить только ориентиром.

Представляется, что осторожный оптимизм относительно перспектив воздействия Особого запаса базировался на нескольких основаниях. К важнейшим относились возможности подобранных артиллерийских позиций, вписанных в своеобразный рельеф Верхнего Босфора, а также учет тактических и технических характеристик броненосцев оппонента. Немаловажными являлись судоходные особенности самого пролива, в целом облегчающие задачи обороняющейся стороны.

Проливы Босфор и Дарданеллы, будучи достаточно уникальными геологическими образованиями, являются непростыми для навигации, что единогласно утверждали английские лоции XIX века<sup>474</sup>. По очевидным причинам именно английские лоции могут быть использованы для предположений о возможных действиях в Проливах английских же кораблей.

Например, в январе 1877г. британский вице-адмирал сэр Джеффри Томас Фипс Хорнби, торопясь с эскадрой в Мраморное море спасти Константинополь от русских, в самом узком месте Дарданелл посадил на мель свой флагман – броненосец «Александрю». При этом надо учесть, что «дядя Джефф», как его неофициально величали подчиненные, на протяжении всей своей карьеры заслуженно считался одним из самых способных и опытных моряков Ее Величества<sup>475</sup>.

Длина Босфора в целом – около 30 км, ширина колеблется от 700

---

<sup>474</sup> Лоция Ионических островов и Архипелага, содержащая также наставления для плавания Дарданеллами, Мраморным морем и Константинопольским проливом. Николаев, 1841г. С. 190–194, С. 197–207.

<sup>475</sup> *Parkinson R. The Late Victorian Navy. The Pre-Dreadnought Era and the Origins of the First World War. Woodbridge, 2008. P. 16.*

метров до 3,4 километров. Пролив характерен «многими извилинами» с изменениями глубин – от 13 до 110 метров, большим количеством банок и мелей. Фарватер прохождения требует постоянного маневрирования судна, в том числе с поворотами на 45 и 80 градусов. Картину дополняют «беспреданно сильное течение» в 6 узлов, а также резкие перепады погоды и видимости в осенне-зимний период<sup>476</sup>.

Свою максимальную ширину в 3,4 км (примерно 1,85 морской мили) Босфор имеет в бухте Буюк-Дере. «Бухта сия обширна и в ней становятся на якорь на 9, 8 и 7 саженьях»<sup>477</sup>. В соответствии с планом Дохтурова именно Буюк-Дере (ориентир на современных картах – Сарьер) была выбрана для разгрузки Особого запаса с транспортов «Березань», «Прут» и «Днестр».

Следует отметить, что «бухта сия» определена в качестве основного пункта плацдарма и места разгрузки артиллерии еще Э.И. Тотлебенем. Его выводы впоследствии неоднократно подтверждались, кроме С.О. Макарова, прочими пехотными и артиллерийскими офицерами, изучавшими Босфор.

Нелишним будет отметить, что в той же бухте было запланировано и боевое дежурство броненосцев Черноморского флота, «страховавших» транспорты и десант от возможного раннего прибытия передового отряда британской эскадры. «С этой позиции 16 бронебойных морских орудий могли продольно обстреливать пролив на протяжении 5 верст»<sup>478</sup>.

При разгрузке транспортов предполагался общий принцип – «тяжелые орудия, по преимуществу на азиатский берег, а легкие – на европейский»<sup>479</sup>. На азиатском (восточном) берегу батареи устанавливаются на лесистых отрогах Юша-Дага (н.вр. район мечети «Могила Йуши»), идущих к мысу Сельви-Бурну. На европейском (западном) – в т.н. «посольском парке»<sup>480</sup>. Поселение Буюк-Дере действительно являлось в XIX веке местом летнего пребывания русского

---

<sup>476</sup> Лочия Ионических островов ... С. 197.

<sup>477</sup> Там же. С. 201.

<sup>478</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 12.

<sup>479</sup> Там же. Л. 37.

<sup>480</sup> Там же.

посольства, так что территория этого плацдарма была изучена хорошо.

Установка пушек производилась на конкретные позиции, определенные заранее. «Батареи на отрогах Юша-Дага, между м.Умур-Еры и мысом Сельви были протрассированы накануне ...11-м саперным батальоном под руководством инженерных офицеров»<sup>481</sup>. При разгрузке должны были использоваться уже установленные саперами пристани и ранее перевезенные паровые катера<sup>482</sup>.

Как определил план Дохтурова, процесс установки и приведения Особого запаса к боеготовности должен был занять трое суток. При этом в соответствии с рекомендациями Э.Х. Калнина выгрузка и сборка орудий осуществляются независимо друг от друга, так что «через сутки часть орудий, по преимуществу легких, будет уже стоять на вооружении»<sup>483</sup>.

Минное заграждение из нескольких сотен мин формировалось на Босфоре южнее, ниже мыса Сельви-Бурну, перегораживая пролив примерно по линии Терапия (Тарабья) – Бейкос. Оно дополнялось установленными на обоих берегах аппаратами по «бросанию самоходных мин Уайтхеда», как тогда именовались торпеды.

При взгляде на карту видно, что минное заграждение находится в прямой видимости от «посольского парка» на расстоянии примерно 4,5 км, т.е. в зоне поражения батарейных пушек, пушек Кане и «скорострелок» Норденфельда. Учитывая широкое применение шрапнели и общее количество орудийных стволов среднего и малого калибров (60), этот участок морской поверхности превращался в зону абсолютного поражения для слабо бронированных судов. Попытки разминирования фарватера таким образом гарантированно пресекались.

При оценке позиций тяжелых мортир и шестидюймовых орудий на противоположном азиатском берегу необходимо отметить, что находящийся

---

<sup>481</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 37.

<sup>482</sup> Там же.

<sup>483</sup> Там же.



южнее Бейкос, как и прилегающая часть пролива, расположен в их уверенной досягаемости (3,5 - 4 км). В.Н.Филиппов прямо указывал в своем описании: «...гора Юша-Даг, которой плоская вершина (посреди ее мечеть) на высоте 202 метров над проливом может служить надежнейшим передовым пунктом позиции... и одним из лучших пунктов для обстрела Буюк-Дерского залива и Терапийской батареи»<sup>484</sup>.

У противоположающей через пролив Терапии имеется «мель, ее окружающая»<sup>485</sup>, то есть корабли с большой осадкой вынуждены принимать вправо - к азиатскому берегу, в зону отмеченной досягаемости. Соответственно британские броненосцы при подходе к линии минного заграждения Терапия-Бейкос будут значительно ограничены в скорости, маневре и курсе. При этом позиции русской тяжелой артиллерии заслонены от комендоров эскадры мысом Сельви-Бурну.

Артиллерийская наука того времени выделяла, кроме настильного и навесного, специальный тип огня – перекидной, «т.е. такой, при котором снаряд перелетел бы через прикрытие и ударил бы в намеченную точку вертикально поверхности цели»<sup>486</sup>. Он, в добавление к навесному огню, считался тактически выгодным способом стрельбы для поражения бронированных судов, в том числе из мортир. Так, в ходе Русско-японской войны именно перекидным огнем японской артиллерии и броненосцев были добиты корабли Первой Тихоокеанской эскадры на внутреннем рейде Порт-Артура.

В нашем случае британские броненосцы теоретически тоже могли стрелять «вперекидку» через мыс. Проблема заключалась в точном целеуказании и наведении огня. Например, результативная стрельба японских артиллеристов обеспечивалась корректировкой по телефону с сопки Высокая, доминирующей над местностью. Именно захват войсками генерала Ноги этой

---

<sup>484</sup> Филиппов В.Н. Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886. С. 32.

<sup>485</sup> Лоция Ионических островов ... С. 201.

<sup>486</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф. Новицкого. Т. 3. СПб., 1911. С. 103–106.

сопки привел, по выражению генерала Кондратенко, к «началу агонии Порт-Артура»<sup>487</sup>.

В рассматриваемом же эвентуальном конфликте после высадки только первого эшелона десанта (европейский берег – 19 батальонов, азиатский - 13) на мысе Сельви-Бурну могли находиться только русские наблюдатели и сигнальщики. Это обстоятельство гарантировало крупнокалиберным орудиям Особого запаса необходимую корректировку для точной стрельбы с закрытых позиций.

Здесь целесообразно вновь упомянуть о многолетних трудах военных агентов и морских офицеров в регионе, которые, сменяя друг друга, определили не только расположение турецких батарей в проливе, но и позиции для русской артиллерии, оптимальные для блокирования Босфора. Так, в сентябре 1885г. морской министр И.А. Шестаков при посещении Босфора распорядился об оказании помощи военным агентам со стороны экипажа судна-стационара «Тамань», в том числе в уточнении мертвых углов обстрела турецких орудий на Босфоре<sup>488</sup>. Уже через год капитан «Тамани» (капитан II ранга А.В. Невражин) представил в Главный морской штаб составленный при участии полковника А.П. Протопопова «план береговой артиллерийской защиты» пролива и «план густоты артиллерийского огня», а позднее – и проект укрепления Босфора после его занятия десантом<sup>489</sup>.

Способы срочного информирования с маяков и береговых укреплений о появлении и местонахождении неприятельских кораблей (сигнальщиками и по телеграфу) были внедрены на Черноморском флоте еще в начале русско-турецкой войны 1877-1878 гг.<sup>490</sup> Позднее также имелись отработанные методики и для корректировки огня с закрытых позиций. Так, одним из первых, сообщивших о подрыве японских броненосцев «Хацусе» и «Ясима» на минах, являлся мичман Поливанов, «назначенный для корректирования

---

<sup>487</sup> Айрапетов О.Р. На пути к краху...С. 288.

<sup>488</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882-1888 годы). СПб., 2014. С. 269.

<sup>489</sup> Кондратенко Р.В. Морская политика России 80-х годов XIX века. М., 2006. С. 89.

<sup>490</sup> Развитие минного оружия в русском флоте. Документы. М., 1951. С. 203.

перекидной стрельбы с батареи №13» Порт-Артура<sup>491</sup>. При этом расстояние от его наблюдательного пункта до броненосцев составляло примерно 10-11 миль.

На вопросы разведки в зоне высадки, в т.ч. артиллерийской, обращали сугубое внимание еще в стадии подготовки экспедиции на Босфор. Рассматривались даже нетрадиционные способы, с вполне, впрочем, утилитарных позиций. Так, Комиссия по обороне на одном из своих заседаний в апреле 1893г. отмечала: «...необходимо будет воспользоваться в широкой степени разными средствами, облегчающими наблюдение за действиями морских и сухопутных сил противника. В этом отношении громадную услугу мог бы доставить привязной шар..»<sup>492</sup>. Планировалось организовать «высылку воздухоплавательной команды на один из десантных маневров в Крыму для испытания шара в гористой местности»<sup>493</sup>. Остается сожалеть, что предложенная идея в дальнейшем не получила практического воплощения.

Возвращаясь к проблеме результативности применения Особого запаса необходимо отметить, что отмеченная дальность выстрела мортир и тяжелых пушек (у пушек не менее 8 верст – примерно 8,5 км) полностью покрывала полосу пролива протяженностью по крайней мере 4 км от минного заграждения на юг. Скорострельность и количество тяжелых орудий позволяли сделать в сумме 84 выстрела за две минуты боя. При этом судоходные особенности пролива и установленные мины резко ограничивали боевые корабли противника в мобильности. Таким образом, для русских артиллеристов речь шла не о «стрельбе по движущимся целям», чего так опасались моряки применительно к мортирам, а о ведении сосредоточенного огня по заранее расписанным квадратам на ближней и средней дистанциях.

Легкие же мортиры с дальностью в три километра практически закрывали бухту Буюк-Дере и ближайšie подступы к позициям артиллерии на обеих ее берегах, решая вместе с пулеметами противодесантную и

---

<sup>491</sup> Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отд. III. Книга первая. Вып. 4. СПб., 1913. С. 53-56.

<sup>492</sup> РГАВМФ. Ф. 1318. Оп. 1. Д. 7. Л. 3 об.

<sup>493</sup> РГАВМФ. Ф. 1318. Оп. 1. Д. 7. Л. 3 об.

противопехотную задачи. Следует также добавить, что при установке тяжелых и легких мортир, пушек Норденфельда и пушек Кане использовались «ноу-хау» Крымской войны – круговые основания для орудий. Это позволяло быстро менять сектора обстрела в радиусе 360 градусов, оперативно реагируя на меняющуюся ситуацию боя, в том числе и на угрозу с сухопутного направления.

С точки зрения береговых артиллеристов того времени общая тактическая схема защиты проливных узостей представлялась следующим образом. «Благодаря расположению минного заграждения под огнем всех прицельных и навесных орудий, большие броненосцы атакующего флота едва ли решатся сами уничтожать минные заграждения, чтобы не подвергнуться бесполезному риску, так как действительность огня на этих расстояниях по всем броням не подлежит никакому сомнению. Отсюда следует, что попытки уничтожения минного заграждения будут делаться мелкими судами, например, миноносками...»<sup>494</sup>. Задача уничтожения мелких судов возлагалась как раз на «мелкие скорострельные пушки»<sup>495</sup>. Таким образом, становится очевидным, что планируемое взаимное расположение минных заграждений и орудий разных калибров Особого запаса тщательно продумывалось в соответствии с военной теорией и практикой того времени.

При рассмотрении боевых возможностей британских оппонентов внимание привлекает следующее. В 90-х годах XIX века основу Средиземноморской эскадры Великобритании составляли броненосцы типа «Ройял Соверен» («Royal Sovereign»), которые, по мнению английских современников, представляли собой оптимальную схему броненосца, своеобразный венец его эволюции, «совокупность силы и красоты»<sup>496</sup>. Водоизмещение превышало 14 тысяч тонн, а осадка – 8 м<sup>497</sup>. Длина и ширина –

---

<sup>494</sup> Шелов В. Опыт исследования атаки и обороны береговых крепостей с моря // Неофициальный отдел. Инженерный журнал. 1901. № 7. С. 734.

<sup>495</sup> Там же.

<sup>496</sup> Вильсон Х. Броненосцы в бою. М., 2003. С. 639.

<sup>497</sup> Там же. С. 638.

125 м и 23 м соответственно. Броневая защита этой серии внушала уважение - главный броневой пояс превышал 450 мм, бронирование палубы – от 64 до 76 мм. Основное вооружение состояло из четырех 343-мм орудий главного калибра (по два в носовой и кормовой установках), а также из десяти орудий 152-мм повышенной скорострельности и дальности (по пять на каждый борт)<sup>498</sup>.

В то же время ряд особенностей данных броненосцев ставил под вопрос их неуязвимость в гипотетическом столкновении в Проливах. Вооруженные конфликты эпохи продемонстрировали, что броневая палуба линкоров все же пробивается снарядами тяжелых мортир, пусть и не с той легкостью, как у турецкого «Луфти-Джелиля». Здесь можно упомянуть повреждения броненосца «Александра» при атаке египетских фортов в Александрии в 1882г., а также результаты обстрела русских кораблей в бухтах Порт-Артура. Например, в ходе обстрела рейда 23 ноября 1904г. погиб эскадренный броненосец «Ретвизан», получивший более 20 попаданий мортирных снарядов калибром от 6 дюймов и выше<sup>499</sup>.

Была еще одна область уязвимости. Корабли класса «Ройял Соверен» относились к барбетному типу, как и большинство английских броненосцев Средиземноморской эскадры. Орудийные установки главного калибра устанавливались не в башнях, а в барбетах – неподвижных ограждениях из брони, внутри которых на подвижной платформе располагались орудия, стреляя вверх броневой защиты. Защита же сверху отсутствовала<sup>500</sup>. Это предопределяло поражаемость расчетов и казенных частей орудий от навесной мортирной стрельбы, в том числе простой шрапнелью. Кроме того, барбетная схема приводила к относительно медленной перезарядке орудий. Средняя скорострельность главного калибра достигала 2 выстрелов в 3 минуты, что было вполне достаточно для эскадренного боя, но мало для скоротечного огневого столкновения.

---

<sup>498</sup> Там же. С. 639.

<sup>499</sup> Айрапетов О.Р. На пути к краху...С. 288.

<sup>500</sup> Вильсон Х. Броненосцы в бою. М., 2003. С. 638.

Из скорострельных же пушек броненосца в связи с их бортовым размещением только часть была способна на продольный огонь – на нос две и на корму две<sup>501</sup>. К тому же шесть из десяти этих орудий конструктивно оборудовались простыми артиллерийскими щитами, которые защищали от шрапнели, но пробивались средним калибром с поражением расчета.

Моделирование ситуации показывает, что «Ройял Соверен» и его мателоты из-за своих габаритов могли подходить к Бейкосу на малом ходу и в кильватерном строю. В лучшем случае «в кильватерном строю по два» по определению офицеров Черноморского флота. Такой порядок следования приводил к тому, что прицельную стрельбу по позициям русской артиллерии в Буюк-Дере имели возможность в каждый конкретный момент вести только четыре орудия (два главного и два среднего калибра) головного броненосца. К тому же для открытия прицельного огня ему необходимо было выйти на минное заграждение у Сельви-Бурну с предсказуемыми последствиями. При этом непосредственными противниками могли выступить, без учета легких мортир, одновременно 124 ствола с обоих берегов пролива. Взаимное расположение русской артиллерии и минных постановок лишало головной броненосец его основной ударной мощи – бортового залпа всеми орудиями главного калибра.

Остальные корабли эскадры сохраняли способность ведения «перекидного» огня, правда, без точных данных о расположении русских батарей, при этом сами находясь в зоне «уверенной досягаемости» тяжелых мортир и пушек. Осада Порт-Артура в последующем показала высокую живучесть сухопутной тяжелой артиллерии даже в укреплениях полевого типа<sup>502</sup>.

Результативность огня наземной артиллерии по кораблям в проливных узостях убедительно продемонстрирована позднее - в ходе неудачной попытки прорыва англо-французского флота через Дарданеллы в марте 1915г. Командующий Средиземноморскими силами союзников генерал Гамильтон,

---

<sup>501</sup> Там же.

<sup>502</sup> *Денисов А.П., Перечнев Ю.Г.* Русская береговая артиллерия. М.,1956. С. 175.

находившийся в этот день на борту одного из британских линкоров, отмечал - «Долговременная оборона противника была принуждена к молчанию, но мобильные орудия с закрытых позиций на Полуострове и в Азии были очень активны и по прежнему навязывали свою волю»<sup>503</sup>.

По оценкам современников, турки при этом задействовали пушки образца 1878 и 1885 годов, что сопоставимо с русскими орудиями Особого запаса несостоявшейся экспедиции.

Складывается общее впечатление, что только тяжелые мортиры и могли в конечном счете справиться с прорывом новейших британских броненосцев через Босфор. Описанный замысел расположения и применения орудий Особого запаса нацелен на максимальное использование преимуществ специфической местности и таких характеристик мортир, как навесная траектория и могущество снаряда. Низкая скорострельность при этом компенсировалась количеством. При ином подходе, как показало дальнейшее развитие событий, присущие тяжелой артиллерии особенности проявлялись в негативном ключе. В ходе осады Порт-Артура, например, «совершенно непригодными для стрельбы по кораблям на большие дистанции оказались недальнобойные и нескорострельные 9-дюймовые пушки, 11- и 9-дюймовые мортиры»<sup>504</sup>.

Необходимо особо отметить, что перед Босфорской экспедицией и Особым запасом и не ставилась задача по полному или частичному уничтожению подошедшей британской эскадры, хотя мало кто на Черноморском флоте отказался бы от такой перспективы. Речь шла, скорее, о причинении противнику неприемлемых для продолжения противоборства потерь. Используя современную терминологию, десант формировал на Верхнем Босфоре «зону запрета доступа» в Черное море. Для этой задачи в сложившихся в тот период условиях и с учетом реальных возможностей России замысел использования Особого запаса и минных заграждений выглядит

---

<sup>503</sup> *Hamilton J. Gallipoli Diary. New York, 1920. Vol.1. P. 33.*

<sup>504</sup> *Денисов А.П., Перечнев Ю.Г. Русская береговая артиллерия. М., 1956. С. 176.*

вполне реалистичным решением.

С другой стороны многочисленные маневры и учения по совместному использованию орудий и минных постановок привели к окончательной доработке теории минно-артиллерийской позиции. В начале XX века общепринятой считалась идея о том, что «связь артиллерии с минными заграждениями так велика, что ни одна, ни другая в отдельности не могут оказать продолжительного сопротивления неприятельскому флоту»<sup>505</sup>.

Позднее, уже в ходе Первой мировой войны идея защиты проливов путем создания минно-артиллерийской позиции, прикрываемой флотом, получила масштабное практическое воплощение на Балтийском театре военных действий. В частности, уже летом 1915г. Ирбенский пролив, ведущий к Рижскому заливу, блокировали минные позиции и сооружавшаяся в это время батарея на мысе Церель, а также 305-мм орудия броненосца «Слава»<sup>506</sup>. Первые попытки прорыва позиции, предпринятые немецким флотом в июле-августе 1915г. в итоге привели к потерям в корабельном составе и закончились неудачно.

К концу 1917г. завершены четыре минных укрепленных района, из которых наибольшую известность получила Моонзундская укрепленная позиция, блокировавшая Ирбенский и Моонзундский проливы. В усилившейся обороне принимали участие линкоры (броненосцы) «Слава» и «Гражданин» (бывший «Цесаревич»), почти все миноносцы Минной дивизии Балтийского флота. С российской стороны, кроме флота и армии, активно использовались минные заграждения и тяжелая береговая артиллерия на островах Эзель и Даго – 54 береговых орудия, в том числе упомянутая батарея №43 на мысе Церель, состоящая из четырех 12-дюймовых орудий<sup>507</sup>.

Ранние советские историки Б.Б. Жерве и А.М. Косинский, в прошлом

---

<sup>505</sup> Шелов В. Опыт исследования атаки и обороны береговых крепостей с моря // Неофициальный отдел. Инженерный журнал. 1901. №7. С. 733.

<sup>506</sup> Айрапетов О.Р. Участие Российской империи в Первой мировой войне (1914–1917). Т.2: 1915 год – апогей. М., 2014. С. 143–145.

<sup>507</sup> Косинский А.М., Чиввиц А.Г. фон. Моонзунд 1917. Последнее сражение русского флота. М., 2009. С. 52–53.



морские офицеры императорской России, обозначали совокупность четырех этих позиций, как «огромный позиционно-оборонительный плацдарм, ... преграждавший противнику входы в Ботнический, Финский и Рижский заливы и доставлявшего русским морским силам условное владение морем в этих заливах»<sup>508</sup>.

Реалии Великой войны значительно отличались от условий и проблем конца XIX века. На Балтике активно действовали линкоры-дредноуты, появились боевые воздухоплавательные силы и подводные лодки, значительная часть эсминцев относилась уже к типу «Новик». Очередной этап военного и технического прогресса привел к «резкому усложнению условий вооруженной борьбы, в особенности совместных действий армии и флота»<sup>509</sup>, тем не менее определенные параллели с замыслом Босфорской экспедиции провести можно.

Русские военно-морские специалисты отмечали критическую важность для обороны Моонзунда постоянного взаимодействия всех разнородных сил и средств – на батарее возлагалась защита проходов архипелага и установленных там минных заграждений от траления, артиллерийские корабли в свою очередь прикрывали береговые орудия и непосредственно противостояли флоту противника при содействии батарей<sup>510</sup>. Для российского флота оборона Рижского залива и, в особенности, Моонзундское сражение октября 1917г. явились «первым практическим опытом ведения надводными кораблями оборонительного боя на минно-артиллерийской позиции»<sup>511</sup>.

В целом же концепция защиты проливных узостей посредством минных заграждений и тяжелой артиллерии сформулирована еще

---

<sup>508</sup> Косинский А.М., Чишвиц А.Г. фон. Моонзунд 1917. Последнее сражение русского флота. М., 2009. С. 10.

<sup>509</sup> Козлов Д.Ю. Борьба за Моонзундские острова в октябре 1917 года: некоторые проблемы и перспективы историографии // Русский Сборник: Исследования по истории России. Т. 22: 1917 год. М., 2017. С. 218.

<sup>510</sup> Косинский А.М., Чишвиц А.Г. фон. Моонзунд 1917. Последнее сражение русского флота. М., 2009. С. 59.

<sup>511</sup> Козлов Д.Ю. Борьба за Моонзундские острова в октябре 1917 года: некоторые проблемы и перспективы историографии // Русский Сборник: Исследования по истории России. Т. 22: 1917 год. М., 2017. С. 218.

Э. Тотлебенем в 1878-79 гг. При подготовке Босфорской экспедиции замысел усилен ролью броненосцев и пехоты десантного отряда. Практические вопросы отрабатывались в ходе многочисленных совместных учений на Черном море.

При попытке моделировать боевое столкновение на Босфоре нельзя не отметить роль пехотной составляющей атакующей эскадры. И план Филиппова, и план Дохтурова делали особый акцент на важности действий десанта, в особенности первой волны. Недооценка этого фактора негативным образом сказалась в ходе упомянутой попытки прорыва эскадры Антанты у Дарданелл в марте 1915г. Одной из причин неудачи союзников называют недостаток пехотных десантных частей, в частности ударной силы десанта – 29-й дивизии. «Техническое превосходство англо-французского флота было безусловным, но в специфических условиях действий на Галлиполи оно оказалось не решающим. Успехи флота нечем было закрепить на земле»<sup>512</sup>. Логично предположить, что и в середине 90-х годов предшествующего века британское командование могло совершить аналогичную ошибку, направляя в срочном порядке эскадру на Босфор и переоценив роль броненосцев и флота в предстоящем сражении.

Кайзеровская Германия подобной ошибки не совершила. В октябре 1917г. в прорыве Моонзундской позиции с немецкой стороны участвовал специальный десантный корпус численностью свыше 24 тыс. чел.<sup>513</sup>

---

<sup>512</sup> Айрапетов О.Р. Участие Российской империи в Первой мировой войне (1914-1917). Т.2: 1915 год – апогей. М., 2014. С. 94.

<sup>513</sup> Косинский А.М., Чивилиц А.Г. фон. Моонзунд 1917. Последнее сражение русского флота. М., 2009. С. 94.

#### Глава 4. Подготовка босфорской десантной эскадры (1890-е гг.)

В рассматриваемый период XIX века теоретические взгляды на оптимальный состав десантной экспедиции уже устоялись. «Каждая смешанная морская экспедиция должна состоять из транспортного флота, перевозящего войска и тяжести, и из конвоирующей его военной эскадры соответствующей силы, что и составляет собственно экспедиционный отряд; для обеспечения которого от неприятельского флота необходима сверх того отдельная эскадра военных судов, так сказать стратегическая эскадра»<sup>514</sup>. Броненосцев отдельно на стратегическую эскадру изначально не закладывали, поскольку противостоять на первом этапе экспедиции предстояло только турецким кораблям.

Русскими специалистами была определена и примерная численность десантной экспедиции, при этом основывались в значительной степени на практическом иностранном опыте. Расчеты показали, что перевозка 1 корпуса (30-35 тыс.чел.) требует 9-10 броненосцев и 4-5 крейсеров, а также транспорты, способные по вместимости одномоментно перевезти требуемое количество войск и грузов<sup>515</sup>. Теоретически здесь могли возникнуть определенные проблемы в процессе реализации: расчет количества транспортных средств, отсутствие опыта хождения в эскадре, необходимость концентрации транспортов в крупных портовых городах.

С момента Особого совещания 1881г. «подготовка десантной экспедиции для захвата Верхнего Босфора составляет основу всех военных мероприятий, осуществлявшихся сухопутным и морским ведомствами на Черном море. Их задачи соответственно распределялись: первое должно было организовать десантный корпус, второе – обеспечить операцию действиями флота»<sup>516</sup>.

На пути выполнения этих задач стоял ряд объективных трудностей, в

---

<sup>514</sup> Обручев Н.А. Смешанные морские экспедиции. //Военный сборник. 1898. №9. С. 37.

<sup>515</sup> Там же.

<sup>516</sup> Петров М.А. Подготовка России к мировой войне на море. М-Л. 1926. С. 71.

значительной степени обусловленных особенностями экономического и политического развития страны. Так, Российская империя не являлась морской державой, постоянно осуществляющей широкий товарообмен с заморскими колониями и там же воюющей. На практике это выражалось в недостатке грузового флота для перевозки десанта и отсутствии опыта широкомасштабных десантных экспедиций.

К тому же Россия несколько опоздала к «броненосной гонке», броненосные силы на Черном море ограничивались двумя «поповками» береговой обороны. Даже один броненосец, гипотетически построенный на зарубежных верфях, вряд ли получил бы возможность пройти Проливы, а их по судостроительной программе 1882г. необходимо было иметь восемь.

Опыта серийного броненосного судостроения также не имелось. На начало 80-х годов факт «недостаточности в России верфей, должным образом оборудованных для производства работ по сооружению сложных броненосных судов»<sup>517</sup> полностью осознавался руководством государства и флота. Имевшиеся же кораблестроительные мощности и артиллерийские заводы исторически находились в Петербургском промышленном районе, то есть буквально на другом конце страны. Кроме того, на первом этапе значительная часть оборудования броненосцев должного качества (например, броневые плиты) производилась только за границей, соответственно был необходим импорт. Остро вставали вопросы производства кораблей и логистики.

Помимо этого, подготовку десантной экспедиции ограничивали имевшиеся приоритеты в распределении финансовых и других ресурсов империи. Босфорский вопрос, при всей его важности, не являлся основным в военном строительстве, главное внимание уделялось Балтийскому флоту. Так, программа 1882г. предусматривала строительство для Балтики в два раза больше броненосцев, чем для Черного моря – 16 против 8<sup>518</sup>. Расстановка

---

<sup>517</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894.СПб., 1901. С. 53.

<sup>518</sup> РГВИА. Ф. 565. Оп. 1. Д. 211. Л. 1–15.

акцентов была понятной – угроза с моря для столицы со стороны недружественных военно-морских держав являлась актуальной и насущной.

Например, значительные усилия и средства направлялись в том числе на строительство и обустройство передового незамерзающего порта базирования Балтийского флота. Таковым стал порт в Либаве (с 1894г. - порт императора Александра III), открытие которого явилось «началом прочного укрепления нашего отечества на берегах Балтийского моря в качестве великой морской державы»<sup>519</sup>.

Данная глава посвящена рассмотрению деятельности по практической подготовке Босфорской экспедиции в обозначенных условиях. Целью является определение общей реализуемости операции и ее возможных перспектив на момент завершения основного комплекса подготовительных мероприятий в 1895-96 гг.

### *§1. Подготовка боевых кораблей Черноморского флота*

Следует отметить, что замысел Босфорской экспедиции с самого начала входил в определенное противоречие с господствовавшими в то время в мире взглядами на войну на море. Общей идеей, впоследствии в концентрированном виде выраженной американцем А. Мэхеном, являлось представление о важности эскадренной битвы линейных флотов, как основном средстве достижения господства на море и победы в войне<sup>520</sup>. Например, в восприятии офицеров кайзеровского флота подобное генеральное сражение фигурировало как «Тот самый день» - «Der Tag».

В Босфорской же операции приоритеты были расставлены иначе. Самым важным на первом этапе полагались безопасность транспортного флота и надежность коммуникации между черноморскими портами и Босфором. «Встреча с неприятельским флотом легко может расстроить весь план

---

<sup>519</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894. СПб.,1901.С.10.

<sup>520</sup> Мэхен А. Влияние морской силы на историю. М.,2010. С.96.

экспедиции... Предпринимая смешанную морскую экспедицию, необходимо предварительно обеспечить за собою обладание морем, хотя бы и временное»<sup>521</sup>.

Обладание же морем достигалось относительно простым средством – по определению Морского ведомства «созданием флота, равного по силе, по крайней мере, турецкому»<sup>522</sup>. Проведение генерального морского сражения («Того самого дня») не планировалось.

На одном из совещаний 1885г., посвященных подготовке экспедиции, морской министр И.А. Шестаков следующим образом сформулировал задачу флота после включения в его состав броненосцев - «Черноморскому флоту задана отныне цель – при благоприятных обстоятельствах быть в состоянии захватить море на 8 дней для занятия Верхнего Босфора»<sup>523</sup>. С учетом расстояния до пролива (примерно 40 часов 10-узлового хода) обозначенный срок (8 дней) является как раз достаточным для высадки первой волны десанта и подхода второй, включающей подкрепления, тяжелые орудия и т.д. Такие временные рамки совпадают с расчетами В.Н. Филиппова, указывавшего на необходимость для частей первой волны самостоятельно вести боевые действия в проливе в течение 5-7 дней.

После конвоирования транспортной эскадры к Босфору русским броненосцам предстояло вести артиллерийскую дуэль с турецкими батареями, а впоследствии и с британским флотом в специфических условиях проливных узостей, физически препятствующих генеральной битве эскадра на эскадру. В этом ключе совместный доклад Морского и Военного ведомств осенью 1885г. расценивал будущие черноморские броненосцы в первую очередь как «средства, которые требуются для охранения транспортного флота и борьбы с неприятельской артиллерией»<sup>524</sup>.

---

<sup>521</sup> Обручев Н.А. Смешанные морские экспедиции. //Военный сборник. 1898.№9. С.36.

<sup>522</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894.СПб.,1901.С. 9.

<sup>523</sup> Шестаков И.А.Дневники (1882-1888 годы). СПб.,2014. С. 370.

<sup>524</sup> Петров М. А. Подготовка России к мировой войне на море. М-Л., 1926. С.73.

В случае успеха операции Босфорский пролив оказался бы надежно блокирован для всех иностранных флотов. Таким образом, места для эскадренного сражения, в котором британские корабли являлись качественно и зачастую количественно сильнее эскадры любого отдельно взятого оппонента, не оставалось ни буквально, ни фигурально.

Примечательно, что вице-адмирал С.О. Макаров, карьера которого с 1890г. была связана уже с Балтийским флотом, позднее также ставил под сомнение постулат о решающей роли в морской войне генерального сражения. В своих «Рассуждениях о морской тактике» он ссылался на опыт японо-китайской войны 1894-95 гг., в ходе которой японский адмирал Ито обеспечил успешную высадку войск микадо в Корею, предварительно не разгромив полностью китайский флот<sup>525</sup>. Таким образом, японцами была эффективно проведена крупная смешанная морская экспедиция без формального завоевания господства на море, но с достаточным количеством броненосцев, прикрывающих эту экспедицию на маршруте.

### *1.1. Броненосцы и артиллерийские корабли*

Первоначально по кораблестроительной программе 1882г. было определено построить для Черного моря 8 броненосцев 1 класса (впоследствии число было уменьшено), водоизмещением 8500 т. и машиной 6 тыс.л.с., а также 18 миноносцев<sup>526</sup>. До их появления в составе Черноморского флота Босфорская операция представлялась нереализуемой.

В совместном отчете Военного и Морского министерств осенью 1885г. ситуация с броненосцами оценивалась прямо – «в этом отношении, до окончания постройки 3-х черноморских броненосцев, мы крайне слабы, почти беспомощны»<sup>527</sup>. В том же году командующий войсками Одесского округа генерал-лейтенант Х.Х. Рооп, представляя военному министру свои соображения относительно плана операции, особо отметил: что «из

---

<sup>525</sup> Макаров С.О. Рассуждения по вопросам морской тактики. СПб., 1904. С.254.

<sup>526</sup> РГВИА. Ф. 565. Оп. 1. Д. 211. Л. 1 -15.

<sup>527</sup> Петров М. А. Подготовка России к мировой войне на море. М-Л., 1926. С.73.

полученного свода общих соображений с мест становится вполне рельефным то обстоятельство, что при настоящем еще бессилии черноморского флота, успех экспедиции представляется пока более чем гадательным»<sup>528</sup>.

Действительно, длительное время Россия располагала единственным мореходным броненосцем – «Петром Великим», заложенным на верфи Галерного острова в 1869г. и включенным в состав Балтийского флота в 1876г. Проектное водоизмещение составляло 9600т., основное вооружение – четыре 12-дюймовых орудия в двух башнях<sup>529</sup>.

Впрочем, его наличие на Балтике никоим образом не решало насущных проблем Босфорской экспедиции. Морское министерство фиксировало в отчете за 1879-1883 гг. - «С грустным чувством должно сознаться, что «Петр Великий» есть наш единственный сильный боевой корабль. Все прочие суда наши не способны к борьбе с первоклассными броненосцами, которыми располагают другие морские державы, да и самое значение их, как передвижной силы, обороняющей наши берега, весьма сомнительно»<sup>530</sup>.

На стадии проектирования в руководстве Морского ведомства возникли активные споры относительно образца для проекта. Одним из типов кораблей, повлиявшим на разработку черноморских броненосцев, послужил британский «Коллингвуд» («Collingwood»), заложенный в 1880г. Он обладал несколько большим водоизмещением – 9 500 т., четырьмя 12-дм орудиями главного калибра в двух установках и шестью 6-дюймовыми орудиями (152-мм)<sup>531</sup>. Английские специалисты характеризуют его как во многом пионерский корабль – «Коллингвуд» стал первым линкором Королевского флота с тяжелыми казнозарядными орудиями в барбетах, первым, преодолевшим 16-узловую отметку (зд. скорости), первым с ограниченным броневым поясом по

---

<sup>528</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 589. Л. 14.

<sup>529</sup> Conway's All the World's Fighting Ships.1860-1905. London, 1979. P.177

<sup>530</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894. СПб.,1901.С. 53.

<sup>531</sup> Conway's All the World's Fighting Ships.1860-1905. London, 1979. P.29.



ватерлинии»<sup>532</sup>.

Броненосец в отличие от «Петра Великого» относился уже к барбетному типу, ориентированному на эскадренное сражение в кильватерном строю, которое диктовало в качестве основного «траверсный» (бортовой) огонь главным калибром. «Коллингвуд» являлся также первым в сериях кораблей т.н. «адмиральского» типа, являвшихся до середины 90-х годов (эпохи «Роял Соверен») основой Средиземноморской эскадры Великобритании. Кроме того, британские кораблестроители использовали его проект как «базовую основу» для всех последующих броненосцев вплоть до «Дредноута» 1906г.<sup>533</sup>

В этой связи при конструировании и строительстве черноморских броненосцев возможности британских кораблей такого типа постоянно учитывались с одной стороны, в качестве примера проектирования, с другой - как будущих вероятных противников.

В Морском техническом комитете, структуры Морского министерства России, отвечавшей за проектирование и разработку новых судов, относительно образца «для броненосца I ранга, с весьма толстою броней, сильнейшими орудиями (не свыше 45 тонн весу) с запасом угля на 4 дня ходу, без рангоута, со скоростью 14 узлов» мнения разделились. Среди множества предложенных вариантов фигурировали и «Коллингвуд», и «Петр Великий»<sup>534</sup>.

В свою очередь представления двух морских министров (действующий - И.А. Шестаков и бывший - А.А. Пещуров, назначенный к этому времени Главным командиром Черноморского флота и портов) в целом совпадали. С их точки зрения, необходимо было «составить измененный «Петр Великий»<sup>535</sup>, - меньшего водоизмещения, с меньшим запасом угля, тремя 12-дюймовыми орудиями вместо четырех и более толстой броневой палубой.

Целесообразно отметить, что «Петр Великий» при первоначальном

---

<sup>532</sup> Паркс О. Линкоры британской империи. Часть 3. Тараны и орудия-монстры. СПб.,2004. С. 28.

<sup>533</sup> Conway's All the World's Fighting Ships.1860-1905. London, 1979. P.29

<sup>534</sup> Арбузов В.В. Броненосцы типа Екатерина II. СПб.,1994. С.5.

<sup>535</sup> Кондратенко Р.В. Морская политика России 80-х годов XIX века М.,2006. С.33.

проектировании обозначался как «монитор-крейсер». Выбор его в качестве непосредственного образца обозначал особое внимание на артиллерийскую мощь, поскольку в насущные задачи создаваемых кораблей входили с самого начала подавление береговых батарей Босфора перед высадкой десанта и возможное противостояние британским броненосцам в дальнейшем.

В этой связи вынуждены были отказаться от первоначального водоизмещения в 8500 т. В обзоре деятельности Морского ведомства указывалось: «...требовалось приступить к сооружению для Черного моря таких судов, которые могли бы действовать и против береговых укреплений... Поэтому принципиально было решено при проектировании черноморских броненосцев не ограничиваться водоизмещением наибольшего до того времени нашего броненосца «Петр Великий, а придать им водоизмещение близкое к 10 000 т.»<sup>536</sup>

Первичный проект составлен МТК к концу 1882г. Запланированное вооружение и бронирование потребовали уменьшения веса орудийных установок. Соответственно, Морской технический комитет принял решение о замене тяжелых башен барбетными установками со снижающимися станками под 305-мм (12-дюймовые) орудия. Контр-адмирал Пещуров при этом настоял на увеличении запаса угля и соответственно автономности до шести суток. «Здесь броненосцам придется действовать вдали от единственного укрытого порта Севастополь, и такой запас топлива совершенно недостаточен, так как две трети его уйдут на переход к месту действия и обратно... Хороший запас топлива для здешних броненосцев я ставлю выше узла лишнего хода»<sup>537</sup>.

Современные авторы зачастую достаточно критично оценивают деятельность МТК и инженеров-проектировщиков того периода. «Масса времени тратилась на бесконечное согласование вопросов, связанных с проектированием и заказом кораблей и вооружения, а сами согласования часто

---

<sup>536</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894.СПб.,1901.С.58.

<sup>537</sup> Арбузов В.В. Броненосцы типа Екатерина II. СПб.,1994. С.6.

оканчивались торжеством принципов ложной экономии»<sup>538</sup>. Часть проблем, очевидно, были вызваны и объективными причинами, в том числе финансовыми. Из средств на строительство кораблей, определенных программой 1882г. и проходящих по смете Морского ведомства, на долю Черноморского флота приходилось менее трети<sup>539</sup>.

Впрочем, присутствует и другое мнение. Согласно ему большинство возникших трудностей можно отнести к «зримым последствиям неустойчивости технических решений и разброда тактических взглядов, царивших тогда на флотах мира»<sup>540</sup>.

Например, британский исследователь Оскар Паркс обозначал начало массового строительства броненосцев в Великобритании как «время проб и ошибок»<sup>541</sup>. Россия приступила к подобному строительству десятилетием позже, к тому же в роли догоняющего, соответственно встретила и с аналогичными проблемами, и с дефицитом средств и времени.

Первые три черноморских броненосца заложены были практически одновременно – в 1883г., «Екатерина II» - в Николаеве, «Синоп» и «Чесма» в Севастополе на верфях РОПиТ.

В связи с тем, что Николаевские верфи и адмиралтейство в Севастополе могли обеспечить только корпусные работы, значительная часть важных узлов и материалов для кораблей приобреталась за границей. Броню заказали на заводе в Шеффилде, который в свое время делал броню для «Петра Великого». Получив заказы в ноябре 1884г. британцы изготовили 402 броневые плиты, из которых 137 – для «Екатерины II»<sup>542</sup>. Орудийные станки главного калибра особой конструкции произвели на английском заводе «Easton and Anderson»<sup>543</sup>.

Машину и паровые котлы для «Екатерины» планировалось заказать на

---

<sup>538</sup> Грибовский В.Ю. Флот в эпоху Александра III //Морской сборник.1995. №9. С. 86.

<sup>539</sup> Петров М. А. Подготовка России к мировой войне на море. М-Л.,1926. С.73.

<sup>540</sup> Мельников Р.М. Эскадренный броненосец “Ростислав”(1893-1920 гг.) Боевые корабли мира. СПб.,2006. С.5.

<sup>541</sup> Паркс О. Линкоры британской империи. Часть 2. Время проб и ошибок. СПб.,2002.

<sup>542</sup> Арбузов В.В. Броненосцы типа Екатерина II. СПб.1994. С.8.

<sup>543</sup> Conway’s All the World’s Fighting Ships.1860-1905. London, 1979. P.178.

Балтийском заводе, РОПиТ же намеревался снабдить строящиеся на его верфях броненосцы механизмами, заказанными в Англии, «чему способствовали давно налаженные Н.М. Чихачевым связи с английскими предприятиями»<sup>544</sup>.

В поставках случался и брак. Причем этим отличился не только, например, Брянский завод - производитель металла для корпусов. В апреле 1887г. морской министр отмечал – «И англичане-бронеделатели и Крупп - сталелитейный мастер оказались с прорехами»<sup>545</sup>.

В то время на Черноморском флоте существовал следующий порядок строительства броненосцев. За закладкой на Николаевских или Севастопольских верфях следовало возведение корпуса корабля, устанавливались ходовые машины и частично броня. После чего корабль торжественно спускался на воду и начиналась его достройка – монтировались орудия, броневой пояс и т.д. Как правило, задействовались при этом верфи в Севастополе. Потом начинались ходовые испытания, зачастую выявлявшие необходимость дополнительных, часто весьма значительных работ по доводке корабля. Только после успешного прохождения ходовых испытаний и стрельб главным калибром броненосец официально «передавался на казенный счет» и включался в боевой состав флота. Так, «Екатерина II» и «Чесма» спущены на воду в 1886г., в состав Черноморского флота вошли только в 1889г., а «Синоп» годом позже<sup>546</sup>.

Некорректное определение водоизмещения броненосцев (у «Екатерины» планировалось окончательно около 10 тыс.т., получилось – свыше 11 тыс.) привело к их перегрузке. При сильном вооружении и тяжелом бронировании по всей ватерлинии это спровоцировало возникновение постоянных проблем при строительстве первых трех кораблей, что усугублялось банальным недостатком опыта.

Выявлялись и конструктивные недостатки. При первых же пробных

---

<sup>544</sup> Кондратенко Р.В. Морская политика России 80-х годов XIX века. М.,2006. С.46.

<sup>545</sup> Шестаков И.А.Дневники (1882-1888 годы). СПб.,2014.С.403.

<sup>546</sup> Conway's All the World's Fighting Ships.1860-1905. London, 1979. P.178.

стрельбах главным калибром «Екатерины II» выяснилось, что при залпе на борт выхлопные газы от выстрела повреждают надстройку и «стреляющий» борт корабля<sup>547</sup>. Причина заключалась в недостаточной длине стволов орудий и слишком малым их возвышением над палубой.

В год включения в состав флота на «Синопе» в ходе маневровых испытаний разорвало некачественно собранные паропроводные трубы, погибли 1 офицер и 5 матросов, 15 получили тяжелые ожоги<sup>548</sup>.

В свете отмеченных трудностей весь процесс проходил под пристальным вниманием руководства Морского ведомства. Например, механизм подъема тяжелых орудий для «Чесмы» изготовлен уже в Санкт-Петербурге, при этом первоначально он был собран в миниатюре инженером Металлического завода Крелем и специально проинспектирован в действии Великим князем Алексеем Александровичем и морским министром до начала установки самих пушек<sup>549</sup>.

И.А. Шестаков неоднократно лично посещал верфи Николаева и Севастополя, в том числе принял меры к устранению прогибов правого борта и некоторых внутренних переборок «Чесмы»<sup>550</sup>. В феврале 1887г. при установке на «Екатерину» сорвалась броневая плита, пробила подводную часть корабля и повредила механизмы вала винтовой группы. Случившееся снова потребовало вмешательства морского министра и экстренного устранения последствий<sup>551</sup>.

Следует отметить, что руководством страны придавалось большое значение строительству черноморских броненосцев, в особенности первых трех. Их спуск на воду проходил в торжественной обстановке, на спуске «Екатерины II» в мае 1886г. присутствовал Александр III и члены августейшей семьи.

Непосредственно перед спуском «Синопа», третьего в серии, в мае

---

<sup>547</sup> Арбузов В.В. Броненосцы типа Екатерина II. СПб.,1994. С.13.

<sup>548</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894. СПб., 1901. С.45.

<sup>549</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882-1888 годы). СПб.,2014.С.401.

<sup>550</sup> Там же.

<sup>551</sup> Там же. С.391.

1887г. по ходатайству И.А. Шестакова нескольким экипажам Черноморского флота указом императора возвращены почетные отличия (георгиевские ленты на головные уборы), дарованные их предшественникам – экипажам кораблей, погибших или затопленных в Крымскую войну. Отданный при этом собственный приказ командам морской министр приводит в дневнике полностью. «Боевыми тяжестями и кровью заслуженное предшественниками вашими отличие, ныне передается вам в отменение их деяний, в наследие их доблестей. Носите монарший дар праведно, с неизменной верностью государю, с верою в несокрушимую силу России»<sup>552</sup>.

Сам И.А. Шестаков присутствовал на спуске «Синопа» и вспоминал об этом достаточно эмоционально - «Ровно в полдень «Синоп» сошел, как лебедь, ... при громе пушек и народном гимне»<sup>553</sup>.

Георгиевские знаки отличия традиционно высоко ценились на флоте и в армии, и безусловно вели к подъему боевого духа. Использование такого сильного стимула, тем более в виде своеобразного «аванса», демонстрирует настрой руководства страны на скорое боевое применение Черноморского флота.

Современные историки специально подчеркивают символичность того, «что черноморские броненосцы «Екатерина II», «Чесма» и «Синоп», заложенные в начале царствования Александра III, получили свои названия в честь той победоносной эпохи, когда Россия безраздельно господствовала на Черном море»<sup>554</sup>.

В императорском рескрипте, подводящим итоги поездки Александра III на юг России осенью 1888г., указывалось: «В настоящее пребывание Мое на юге убедился, что воля Моя иметь там флот, способный вселять в прибрежных жителей Империи уверенность в охране их имуществ и в беспрепятственном развитии промышленно-торговых их предприятий, приводится в

---

<sup>552</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882-1888 годы). СПб., 2014. С. 419.

<sup>553</sup> Там же.

<sup>554</sup> Болтрукевич В.А. Развитие Императорского Российского флота во второй половине XIX века в восприятии военно-морских кругов. М., 2014. С. 102.

исполнение...»<sup>555</sup>. В 1889г. заложен «Двенадцать Апостолов», в том же году – «Георгий Победоносец», четвертый корабль «екатерининской» серии<sup>556</sup>.

Постепенно удавалось справиться с трудностями при постройке и большинством недостатков проектирования. Длина стволов 305-мм орудий, начиная с «Синопа», увеличена до 35 калибров во избежание воздействия на корабль выхлопных газов при выстреле. Избавились от иностранной зависимости и в вопросе станков для орудий больших калибров (12 и 10 дюймов). Их изготовление поручалось «трем заводам – Обуховскому, Путиловскому или Санкт-Петербургскому, по конкуренции и в зависимости сроков на поставку станков»<sup>557</sup>. На Обуховском же было сосредоточено производство станков для орудий меньших калибров и налажено производство самих орудий<sup>558</sup>.

Барбетты «Георгия Победоносца» уже защищались наклонными броневыми плитами, у «Двенадцати Апостолов» (самостоятельный класс) - куполообразными укрытиями. Сумели также добиться сокращения сроков постройки. Если у первых трех броненосцев от закладки до включения в состав флота проходило 6-7 лет, то «Двенадцать Апостолов» ввели в строй за 4 года, «Георгия Победоносца» - за пять. По западноевропейским меркам сроки являлись вполне достойными.

Ходовые испытания броненосцев показали неплохие результаты. Полная скорость «Екатерины II» - свыше 14 узлов, максимальная – 15,25<sup>559</sup>. У «Синопа» – 16,5. «Чесма» первоначально несколько недобрала до проектной и показала полную скорость – 13,5 узла, впоследствии после доработок все же достигла 15 узлов<sup>560</sup>. Такие результаты являлись в целом достижением,

---

<sup>555</sup> ГАРФ. Ф. 681. Оп. 1. Д. 43. Л. 3.

<sup>556</sup> *Моисеев С. П.* Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 г.). М., 1948. С.278.

<sup>557</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894. СПб., 1901. С.96.

<sup>558</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894. СПб., 1901. С.96.

<sup>559</sup> *Арбузов В.В.* Броненосцы типа Екатерина II. СПб.1994. С. 4.

<sup>560</sup> *Conway's All the World's Fighting Ships.1860-1905.* London, 1979. P.178.

поскольку средняя скорость броненосцев определяла верхнюю границу средней скорости эскадры на фоне лимитированного времени на достижение Босфора.

После ввода в строй первых трех броненосцев Черноморский флот неизмеримо превзошел турецкий, не располагавший на тот момент ни одним сопоставимым кораблем. Заложенный на верфях Константинополя в 1874г. турецкий броненосец «Гамидие» («Hamidieh») строился почти двадцать лет и был закончен только в 1892г.<sup>561</sup>

В британском флоте сопоставимыми кораблями аналогичного класса являлись броненосцы «адмиральских» серий, прежде всего – «Коллингвуд».

«Босфорская» специфика черноморских броненосцев крылась в расположении и количестве тяжелых орудий. На броненосцах серии «Екатерины» шесть орудий калибра 305мм (12дм) располагались попарно на открытых поворотных платформах на углах центрального защищенного «редута» треугольной формы<sup>562</sup>. Этим, в частности, объясняется название «редутные», встречающееся в современных исследованиях.

Преимущество такого расположения заключается в том, что по курсу и на борт могли стрелять одновременно четыре из шести орудий главного калибра. У броненосцев же более «классической» компоновки (по две пушки в носовой и кормовой установках) по курсу и в кильватер могла стрелять только одна установка (два орудия главного калибра).

Среди военно-морских историков советского периода также присутствовало мнение, что черноморские броненосцы, в особенности «екатерининской» серии, предназначались в основном для действий против береговых укреплений Константинополя и Босфора<sup>563</sup>.

К тому же русские корабли этой серии имели броневой пояс (406мм, в оконечностях – 75мм) по всей длине корпуса, бронирование «редута» - 305мм. В то же время броневой пояс у британских кораблей сопоставимого класса был

---

<sup>561</sup> Conway's All the World's Fighting Ships.1860-1905. London, 1979. P.391.

<sup>562</sup> Conway's All the World's Fighting Ships.1860-1905. London, 1979. P.178.

<sup>563</sup> Доценко В.Д. Большому флоту быть! // Морской сборник.1991. №6.С.55-67.



лишь частичным.

Сравнение боевых возможностей первых «черноморцев» с таковыми английских «одноклассников» показывает следующее. Вес залпа главным калибром на нос у «Екатерины II» составлял 230% от такого же залпа «Коллингвуда», бортовые залпы примерно одинаковые. Залп на корму (в кильватер) – на 23% больше, чем у английского броненосца<sup>564</sup>.

Кроме того, большее число орудий главного и среднего калибра давало броненосцам типа «Екатерина II» преимущество в скорострельности, в особенности на носовых курсовых углах.

Безусловно, британские корабли были спроектированы и изготовлены лучше, чем первые черноморские броненосцы. Например, отсутствие общей перегрузки и качественные ходовые машины обеспечивали «Коллингвуду» большую скорость и большой запас хода. В то же время специфические условия планируемого столкновения на Босфоре способствовали проявлению преимуществ русских кораблей и несколько минимизировали их объективные недостатки.

*Таблица №2. Сравнительная характеристика броненосцев*

(составлена по данным В. Арбузова<sup>565</sup>, О.Паркса<sup>566</sup> и справочника «Conway's»<sup>567</sup>)

Тактико-технические характеристики	Название, страна и год спуска на воду
------------------------------------	---------------------------------------

<sup>564</sup> Арбузов В.В. Броненосцы типа Екатерина II. СПб.,1994. С.13

<sup>565</sup> Арбузов В.В. Броненосцы типа Екатерина II. СПб.,1994. С.13.

<sup>566</sup> Паркс О. Линкоры британской империи. Часть 3. СПб.,2004. С.28.

<sup>567</sup> Conway's. All the World's Fighting Ships.1860-1905. London, 1979. P.29, P.178.

	«Екатерина II» Россия 1886	«Коллингвуд» Англия 1882
Полное водоизмещение (т)	11 050	9500
Вес корпуса (т)	3373	2770
Вес корпуса в % от водоизмещения	33,3	29,2
Вес брони (т)	3102	3130
Вес брони в % от водоизмещения	30,5	33
Наибольшая толщина брони (мм)		
- борт	406	457
- барбетные установки	305	305-356
Площадь надводного борта, защищенного броней (%)	45	8
Наибольший запас угля (т)	700	900
Наибольшая скорость хода (уз.)	15,25	16.6
Артиллерийское вооружение (число – калибр мм)	6 - 305 7 - 152	4-305 6-152
Вес залпа (кг)		
- нос	1510	650
- борт	1460	1430
- корма	800	650

Примечательно, что и впоследствии, когда более распространенным стал двухбашенный «английский» тип броненосца, открытие огня по противнику на носовых курсовых углах («на крамболе») считалось предпочтительным. Так, С.О. Макаров специально советовал – «В обоих случаях артиллерийского боя, следует все время держать противника на крамболе, дабы, пользуясь артиллерией своих обоих башен и борта, подставлять ему свою броню под косым углом»<sup>568</sup>. Но и к этой тактике британские броненосцы не могли прибегнуть из-за крайне стесненных для их маневра условий Босфора.

Можно сделать вывод о том, что конструктивные особенности уже первых трех черноморских броненосцев наглядно демонстрируют характер их планируемого применения.

<sup>568</sup> Макаров С.О. Рассуждения по вопросам морской тактики. СПб., 1904. С.184.

1. Максимальная скорость в районе 14 -15 узлов позволяла надежно конвоировать основную эскадру, следующую со средней скоростью в 10 узлов, и иметь определенный запас хода для боевых эволюций при встрече с кораблями неприятеля.

2. Усиленное бронирование, расположение и количество орудий главного калибра позволяли вести дуэль с береговыми батареями в любой тактической ситуации – на ходу или с якоря. Оптимальным являлось ведение огня на носовых курсовых углах, что в условиях Босфора давало, помимо прочего, значительное преимущество над британскими кораблями, наиболее эффективными при ведении стрельбы на борт (и «адмиральских» серий, и типа «Роял Соверен»).

3. Броненосцы серии «Екатерина», имели в целом скорость меньшую, чем броненосцы других ведущих стран, и относительно малую дальность плавания – в среднем около 4500 миль, а черноморские броненосцы более поздней постройки и того меньше. С одной стороны, строго формально это не позволяло им называться «эскадренными броненосцами», так как требования по дальности плавания и межтеатровому маневру для этого класса кораблей, утвержденные инструкцией по Морскому ведомству в феврале 1892г., были несколько выше<sup>569</sup>.

С другой стороны, ограниченная дальность однозначно указывает на их планируемое основное применение не далее Проливов, поскольку бункероваться углем русские броненосцы имели возможность только в Севастополе и Одессе. Угольных станций для Черноморского флота на Босфоре в тот момент не было, да и после не появилось.

Естественно, планы десантной экспедиции стали корректироваться сразу же после закладки броненосцев в 1883г. уже с учетом новой ситуации. Примечательно, что корректировка производилась в том числе непосредственно «на месте» - в ходе поездки И.А.Шестакова на Босфор в

---

<sup>569</sup> Золотарев В.А., Козлов И.А. Три столетия российского флота. Т.2. СПб.,2004. С.494.

сентябре 1885г. и посещения Стамбула. В своих дневниках морской министр обозначил новые планы достаточно кратко – «...нам нужно захватить тотчас все пространство от Маяков до Анатоли-Кавак, с одной стороны, до Телли (зд. Телли-Табия), с другой. 3 броненосца в две линии с поповками на буксире входят в пролив, на пути сбивают все старые батареи и становятся: 2 броненосца выше Телли..., 1 броненосец проходит Анатоли-Кавак, чтобы держать в решпекте Маджар-Бурну». «Поповки» также участвовали в обстреле батарей Маджар-Бурну и Анатоли-Кавак, при этом «оба служат жолнерами (зд. защитниками) линии транспортов. Уже сбивши батареи и выкинув первый десант, адмирал посылает в море сказать, чтобы шли остальные транспорты»<sup>570</sup>.

Ставку на артиллерийский огонь судов подтверждает планируемое использование «годных еще» поповок, являвшихся по своему назначению броненосцами береговой обороны, однако, с мощной артиллерией. Также примечательно задействование броненосцев в качестве своеобразных «щитов», прикрывающих транспорты и высадочные средства с десантом от обстрела.

Постепенно складывались основные моменты планируемой высадки, которые сохранились и в более поздних разработках. К ним относились, в частности, мобилизация и сосредоточение транспортного флота в Одессе и Севастополе, быстрая посадка находящихся в готовности армейских частей, переход объединенного флота к Босфору с концентрацией у входа в пролив в районе передовых маяков. Далее следовали перестроение эскадры в несколько линий, одну из которых составляли броненосцы и артиллерийские суда, подавление ими береговых батарей, высадка десанта и овладение плацдармами. Транспорты же немедленно отправлялись во второй рейс – за подкреплениями<sup>571</sup>.

Небезынтересна наметившаяся эволюция общей идеи. Первоначально военный агент в Константинополе В.Н. Филиппов предлагал высадку десантных отрядов производить в бухте Пойраз практически у Черного моря, в

---

<sup>570</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882-1888 годы). СПб., 2014. С.270.

<sup>571</sup> РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.9046. Л.53 об., 57 об.

дальнейшем организовать их параллельное движение по обоим берегам Босфора на юго-запад и постепенное «свертывание» турецких батарей и обороны ударами с суши.

В планах же И.А. Шестакова – быстрый проход кораблей к горе Телли и Терапии, которые представляли собой дальнюю границу всего периметра, запланированного к занятию русскими войсками на Босфоре. Турецкие батареи, расположенные до Телли, броненосцы должны были обстреливать на ходу. При этом морской министр согласился с выводами военных агентов относительно наибольшей опасности батарей Маджар-Бурну и Анатоли-Кавак, пехотный штурм которых с тыла никто не отменял.

В августе 1889г. начались ежегодные флотские учения уже с участием броненосцев – эскадра состояла из 9 вымпелов. Десант высаживался у Очакова, в ночной бомбардировке побережья приняли участие «Екатерина II» и «Чесма», «Синоп» проходил ходовые испытания. Второй этап учений предусматривал прорыв Очаковского фарватера, имитирующего Босфор. Броненосцы в прорыв не пустили, «из-за весьма благоразумного расчета того, что фарватер узок»<sup>572</sup>. Прорыв осуществляли 4 канонерские лодки и 3 миноносца, сыгравшие роль броненосцев.

Как уже отмечалось, значительное впечатление на руководство Морского ведомства оказали результаты атаки фортов Александрии британской эскадрой в 1882г., которая по сути свелась к многочасовой артиллерийской дуэли. В ходе боя в качестве самостоятельных боевых единиц проявили себя канонерские лодки. В частности, канонерка «Кондор» (HMS Condor) сумела прорваться к стенам фортов, практически под стволы крупнокалиберных египетских орудий, и эффективно действовать там несколько часов своей артиллерией среднего и малого калибра<sup>573</sup>. После этого «Кондор» принял участие в высадке успешного тактического десанта на шлюпках. Основным вооружением канонерской лодки являлись одна 7-

---

<sup>572</sup> Арбузов В.В. Броненосцы типа Екатерина II. СПб.,1994. С.13.

<sup>573</sup> Вильсон Х. Броненосцы в бою. М.,2003. С.377.

дюймовая (прим. 180 мм) и две 64-фунтовые (прим.160 мм) пушки<sup>574</sup>.

В этой связи в цитированном совместном докладе Военного и Морского министерств 1885г. особо отмечалась необходимость «безотлагательно... развить минные наши средства и хотя бы временными способами усилить численность нашей судовой артиллерии». Среди прочего предлагалось построить для Черноморского флота 6 мореходных канонерских лодок, пригодных как для прибрежных операций, так и для действий в реках.

В целом, тактическое предназначение канонерок и предусматривало действия в рейдах, шхерах и узостях<sup>575</sup>. В качестве образца был выбран улучшенный вариант типа «Кореец/Манчжур» - эти две российские канонерки ранее были построены в Швеции и Дании и отличались сравнительно небольшим водоизмещением и сильным артиллерийским вооружением.

В результате к 1888-89 гг. на Черноморском флоте вступили в строй шесть однотипных канонерских лодок – три построены в Николаеве («Запорожец», «Донец», «Черноморец») и три в Севастополе, на верфях РОПиТ («Кубанец», «Терец», «Уралец»)<sup>576</sup>.

Следует отметить скорость их постройки и высокое качество работ. Например, при спуске на воду канонерской лодки «Кубанец» в марте 1887г. в Севастополе в целях «показать готовность судна, на нем еще на эллинге был разведен пар в котлах, так что по спуске канонерка немедленно вышла в море для пробы машины, давшей очень хорошие результаты»<sup>577</sup>.

Продукция Николаевских верфей также удостоивалась высокой оценки. Например, спущенную в мае того же года канонерскую лодку «Запорожец» морской министр после осмотра охарактеризовал коротко – «Построена тщательно»<sup>578</sup>.

---

<sup>574</sup> Conway's. All the World's Fighting Ships.1860-1905. London, 1979. P.110.

<sup>575</sup> Золотарев В.А., Козлов И.А. Три столетия российского флота. Т.2. СПб.,2004. С.491.

<sup>576</sup> Моисеев С. П. Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 г.). М., 1948. С.320-321.

<sup>577</sup> Иловайский С.И. Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. Одесса,1907.С.227.

<sup>578</sup> Шестаков И.А.Дневники (1882-1888 годы). СПб.,2014.С.420.

Вооружены корабли этой серии были двумя 8-дюймовыми орудиями (203 мм) в бортовых спонсонах в передней части судна, одной 152 мм пушкой на корме и малокалиберной артиллерией<sup>579</sup>. Расположение пушек главного калибра позволяло вести огонь по курсу и на траверс. Кормовое же орудие, по настоянию морского министра, на всех канонерках было установлено на круговой поворотной платформе, что давало возможность стрелять по всем направлениям<sup>580</sup>.

Вооружение каждой канонерской лодки было слабее, чем у «поповок», но они обладали лучшими мореходными качествами, могли самостоятельно пройти до Босфора и активно оперировать в его узостях, учитывая малое водоизмещение (до 1400 тон). При мощности механизмов около 1500 л.с. канонерки имели ход от 12 до 14,5 узлов, что в целом соответствовало средней скорости десантной эскадры. В то же время и «поповки» до конца 90-х годов никто со счетов не сбрасывал.

Летом 1895г. начальник Главного штаба Н.Н. Обручев подал новому монарху Всеподданнейшую записку «Боевая готовность наша на Черном море», подводящую итоги подготовки Босфорской экспедиции. Документ был предварительно согласован с Морским ведомством и указывал, что на 1895г. в составе Черноморского флота имелось в том числе «пять вполне готовых эскадренных броненосцев («Екатерина II», «Чесма», «Синоп», «12 Апостолов», «Георгий Победоносец»),...два броненосца береговой обороны («поповки») и 6 мореходных канонерских лодок»<sup>581</sup>.

Если не учитывать «поповки» и засчитывать только артиллерийские корабли без «Памяти Меркурия», то русская эскадра в указанном составе располагала 81 орудием большого и среднего калибра (28 – 305мм, 12 – 203 мм и 41 – 152 мм).

Турецкие батареи Верхнего Босфора, включая строящиеся, и

---

<sup>579</sup> Conway's All the World's Fighting Ships.1860-1905. London, 1979. P.201.

<sup>580</sup> Шестаков И.А.Дневники (1882-1888 годы). СПб.,2014.С.420.

<sup>581</sup> РГВИА. Ф.400. Оп.4. Д.587. Л.210-219.

причерноморские укрепления близ пролива насчитывали свыше 90 орудий. В то же время, по подсчетам военного агента в Константинополе В.Н. Филиппова, из этого числа только 42 пушки были калибра 180 мм и выше, причем к современным образцам (Круппа) относились всего 34<sup>582</sup>. Остальные – полевые пушки и орудия устаревших типов, неспособные повредить броню линейных кораблей. Таким образом, при внезапной атаке значительное огневое превосходство эскадры Черноморского флота очевидно.

На Особых совещаниях по Босфору, проводившихся в 1895-96 гг., сформулирован итог подготовки в этом направлении: «Черноморские броненосцы по своему типу и артиллерийскому вооружению вполне пригодны к действиям против береговых батарей»<sup>583</sup>.

При анализе русским командованием соотношения сил боевые возможности турецкого флота по состоянию на конец 80-х – начало 90-х годов расценивались невысоко. Объяснялось это двумя факторами. В.Н.Филиппов неоднократно сообщал, что турецкие броненосцы у столицы стоят разоруженные с сильно сокращенными командами. Генерал-майор С.Н. Соболев в своих докладных начальнику Главного штаба указывал, что суда броненосного флота Турции «старого типа, броня небольшая, да притом турки нелегко изготовятся к борьбе: так для блокады Греции.. турецкая эскадра готовилась три месяца»<sup>584</sup>.

Иными словами, турецкий флот, уступая в качестве русским броненосцам, проигрывал и во времени, просто не успевая прийти в боеготовое состояние к столкновению в проливе.

В 80-х годах русские военные агенты насчитывали в составе турецкого флота у Стамбула 13 бронированных судов<sup>585</sup>. Комиссия по обороне в 1887 г. указывала уже 15, постоянно находящихся в бухте Золотой Рог, а также 3,

---

<sup>582</sup> *Филиппов В.Н.* Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886. С.4.

<sup>583</sup> Материалы Особого совещания 19 ноября 1895 г. *Арбузов В.В.* Броненосцы типа Екатерина II. СПб., 1994. С.18.

<sup>584</sup> РГВИА. Ф.400. Оп.4. Д.586. Л.53-60.

<sup>585</sup> *Филиппов В.Н.* Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886. С.80.



способные выйти в Босфор<sup>586</sup>. Это число составляли бронированные суда, в большинстве своем являвшиеся участниками войны 1877-78 гг. и пришедшие за следующее десятилетие в плохое состояние.

К относительно новым кораблям относился только упомянутый «Гамидие», лишь формально являвшийся полноценным броненосцем. Парадоксально, но на удручающее состояние военного флота Турции косвенно повлияла напряженность в англо-русских отношениях. В 1873г. на британских верфях был заложен броненосец под тем же названием, специально спроектированный по заказу Турции известным инженером Ридом. Водоизмещение его составляло 9000 т., вооружение являлось очень солидным – четыре 14дм (355 мм) орудия и десять 10дм (254мм)<sup>587</sup>. В начале 1878г. – в период «Русской военной угрозы» почти готовый турецкий корабль был реквизирован английским правительством и достроен уже по британским стандартам. Позднее он вошел в состав Королевского военно-морского флота под наименованием «Superb» и считался самым тяжеловооруженным кораблем в своем классе<sup>588</sup>.

Заложенный следом в 1874г. на верфях Константинополя броненосец в конце концов получил то же имя, что и конфискованный, строился с минимальным участием английских специалистов. «Гамидие» относился к типу «батареинных» броненосцев и к моменту ввода в строй в 1892г. морально устарел. Тем не менее, он располагал пятью 9-дюймовыми (230 мм) пушками и десятью 6-дюймовыми (150 мм)<sup>589</sup>. Проблема заключалась в плохом качестве брони («рыхлая» - по определению современников), судовых машин и сборки в целом. Например, непосредственно после спуска на воду броненосец едва не затонул.

Соответственно, из бухты Золотого Рога по тревоге могли выйти в Босфор до 3-х относительно боеготовых турецких броненосных корабля. Для

---

<sup>586</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 584. Л.87.

<sup>587</sup> Conway's. All the World's Fighting Ships. 1860-1905. London., 1979. P.18.

<sup>588</sup> Ibid.

<sup>589</sup> Ibid. P.391.

их нейтрализации русским командованием выделялась специальная группа миноносцев.

Британская Средиземноморская эскадра была свободна от недостатков, свойственных турецкому флоту. Постоянные наблюдения за ее составом и перемещениями (в бытность командующих адмирала Хэя и, впоследствии, герцога Эдинбургского) показали, что в случае конфликта вероятным является выход к Дарданеллам и Босфору от 5 до 8 броненосцев (максимум), располагающих от 63 до 90 орудий большого и среднего калибра<sup>590</sup>.

Таким образом, превосходство англичан по количеству орудий могло иметь место, но оно не было подавляющим. При этом на русской стороне было бы преимущество в скорострельности. К тому же Морское ведомство небезосновательно надеялось, что непосредственно в Босфор войдут только броненосцы без крейсеров, что значительно бы уменьшило количество стволов среднего калибра, противостоящих эскадре Черноморского флота.

Согласно планам десантной операции задачей русского флота на случай появления Средиземноморской эскадры в проливе являлось недопущение прорыва британских кораблей из уости Румели Хисар (другое название Богаз-Кесен – «Перехваченное горло») – самого узкого места пролива<sup>591</sup>. В настоящее время чуть севернее находится мост султана Мехмеда Фатиха.

При этом русские корабли должны были базироваться в бухте Буюк-Дере, расстояние от которой до Румели Хисар не превышает 12 км.

По открытым данным начала XX века, приводимым С.О.Макаровым, при угле возвышения орудий в 15 градусов, «район действия наиболее распространенных у нас пушек: для 12-дюймовых орудий в 40 калибров – 70 кабельт., для 6-дюймовых орудий в 45 калибров – 52 кабельт.»<sup>592</sup> Таким образом, 305мм орудия русского флота могли стрелять на расстояние более 12 км, орудия среднего калибра – свыше 9 км.

---

<sup>590</sup> РГВИА. Ф.400. Оп.4. Д.586. Л.53-60.

<sup>591</sup> *Филиттов В.Н.* Стратегическое описание Босфора. СПб.,1886. С.80.

<sup>592</sup> *Макаров С.О.* Рассуждения по вопросам морской тактики. СПб.,1904. С.110.

По современным данным дальность корабельных 305мм и 203мм орудий достигала 90 кабельтовых (свыше 16 км)<sup>593</sup>. В любом случае район узости находился в зоне уверенного поражения главного калибра эскадры.

Следует учитывать еще один момент. Начальник Главного штаба в своей записке монарху отдельно подчеркивал наличие «точных карт обоих береговых районов Босфора, до Константинополя и Скутари, и более подробной собственно Верхнего Босфора с планами всех укреплений»<sup>594</sup>. Кроме того, имелись таблицы артиллерийской стрельбы, составленные по поручению морского министра И.А. Шестакова русскими военными агентами непосредственно на берегах Босфора.

Следует отметить, что к началу 90-х годов залповый огонь являлся одним из двух типов артиллерийской стрельбы русского флота наряду с беглым. Залповый метод являлся более эффективным, поскольку позволял вести централизованный огонь по одной цели одновременно несколькими кораблями<sup>595</sup>. При этом появившиеся в конце 80-х на флоте приборы автоматической стрельбы помогали решать проблему управления и точности при стрельбе залпами.

В целом это означало возможность для русской эскадры последовательно концентрировать, находясь в Буюк-Дере, массированный огонь всех кораблей на одном-двух британских броненосцах, пытающихся пройти узость. Небезынтересно, что подобный тактический прием был удачно использован позднее – японским флотом в морском сражении при Цусиме.

В любом случае русская эскадра обладала практической способностью нанести значительные повреждения прорывающимся британским кораблям и задержать их продвижение на время, достаточное для установки на позициях орудий Особого запаса.

## *1.2. Миноносцы и миноноски*

---

<sup>593</sup> Золотарев В.А., Козлов И.А. Три столетия российского флота. Т.2. СПб.,2004. С.471.

<sup>594</sup> РГВИА. Ф.400. Оп.4. Д.587. Л.210-219.

<sup>595</sup> Золотарев В.А., Козлов И.А. Три столетия российского флота. Т.2. СПб.,2004. С.472.

Со второй половины 70-х годов в развитых странах начал быстро развиваться новый тип морского оружия – минно-торпедное, вызвавший появление новых типов кораблей и сказавшийся на военно-морской тактике.

В январе 1878г. произошло первое в мире успешное применение этого оружия – на батумском рейде русскими катерами потоплен турецкий пароход «Интибах». «Самодвижущимися минами Уайтхеда» были вооружены минные катера, базировавшиеся на пароходе «Великий князь Константин», которым командовал лейтенант С.О. Макаров. В своем рапорте С.О. Макаров описал применение следующим образом: «Подойдя к Батуму на расстояние 4-5 миль, спустил катера: «Чесма» под управлением лейтенанта Измаила Зацаренного и «Синоп» под управлением лейтенанта Щещинского...Лейтенант Зацаренный, убедившись, что пароход военный и большого размера, решился пустить в него мины Уайтхеда. Катера приблизились, не будучи замеченными, на 30 или 40 сажен (64-85 метров), пустили одновременно свои самодвижущиеся мины. Мина Зацаренного ударилась у грот-мачты, мина Щещинского – немного правее. Обе взорвались одновременно»<sup>596</sup>.

Первоначально торпеды запускались с особых плотиков, в отличие от катеров Макарова, на которые были установлены особые пусковые торпедные аппараты его же конструкции.

К 1876-77 гг. 355мм торпеды Уайтхеда (длина 510мм) имели 36кг порохового заряда и преодолевали дистанцию 2 кабельтова (370 метров) со скоростью 20 узлов (37 км/ч)<sup>597</sup>, то есть примерно за 6 минут.

По мере технического совершенствования торпеды и торпедных аппаратов возникла необходимость в новом типе судов – носителей этого оружия. Им стали миноноски – быстроходные паровые катера водоизмещения свыше 20 тон с одним или двумя торпедными аппаратами рамочного или трубчатого типа. Транспортировка миноносок к месту боя кораблями-базами уже не предусматривалась, миноноски действовали самостоятельно.

---

<sup>596</sup> С.О.Макаров. Документы. Под ред. А.А.Самарова. Т.1. М.,1953. С.229.

<sup>597</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф.Новицкого т.16. СПб.,1914. С.337.

События Гражданской войны в США и русско-турецкой войны привели к возникновению в 80-х годах т.н. «миноносного бума». «С этого времени появляется мысль о том, что мина, точнее ее носитель миноноска, может быть дешевой и удачной альтернативой дорогим и долго строящимся броненосцам»<sup>598</sup>. Идея действительно выглядела заманчиво – получить недорогое и массовое оружие, эффективное против казавшихся неуязвимыми броненосцев.

Среди военных теоретиков возникло особое течение, получившее название «Молодая школа», постулировавшее преимущества миноносок и небронированных судов с мощной артиллерией перед броненосцами. Одним из идейных вдохновителей этой теории был французский адмирал Г.-Л. Т. Об. Ее главным принципом была *«наибольшая скорость хода, соединенная с наименьшим водоизмещением судна»*<sup>599</sup>.

По состоянию на 1880г. Россия обладала миноносцем «Батум» английской постройки, кроме того имелось еще «100 миноносок, выстроенных наскоро во время политических затруднений 1877г. для защиты подступов к столице»<sup>600</sup>. Таким образом, Россия не избежала общего увлечения миноносками, хотя причины их ускоренного строительства были вполне объяснимы. Перспективы появления в балтийских водах британской эскадры в виде очередной «Special Service Squadron» воспринимались в этот период как вполне реальные, а своих броненосцев почти не было.

При этом недостатки построенных судов были очевидны - они обладали плохой мореходностью, являясь миноносками береговой обороны. Значительная часть имела на вооружении либо шестовые мины, либо метательные мины Уайтхеда, которые забрасывались на корабль противника с помощью особого устройства с малой дальностью – до 50 метров<sup>601</sup>. Примерно

---

<sup>598</sup> Болтрукевич В.А. Развитие Императорского Российского флота во второй половине XIX века в восприятии военно-морских кругов. М., 2014. С.112.

<sup>599</sup> Там же.

<sup>600</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894. СПб., 1901. С.83.

<sup>601</sup> Там же.

на такой же дистанции был потоплен турецкий «Интибах», но серьезный противник, каким являлись британский и немецкий флоты, такой короткой дистанции для удара очевидно бы не предоставил.

В этой связи обратили внимание на мореходность имевшегося миноносца «Батум», вооруженного «нормальными» торпедами. Миноносец своим ходом дошел из Глазго в Николаев на Черном море, в этом походе им командовал Измаил Максимович Зацаренный, уже капитан-лейтенант, в свое время на катере «Чесма» топивший «Интибах». При этом миноносец убедительно продемонстрировал, даже по более поздним оценкам, «хорошие мореходные качества»<sup>602</sup>. В 1882г. заказана серия аналогичных эсминцев несколько увеличенного водоизмещения 65-70 тонн (Улучшенный «Батум») на верфях фирмы Торникрофта, а также у нескольких французских фирм. Миноносцы («Сухум», «Геленджик», «Поти», «Гагры») <sup>603</sup> заложены в 1883 г., вошли в состав Черноморского флота в 1883-84 гг. <sup>604</sup> Их скорость составляла 18 узлов, вооружение - 2 пушки Гочкиса и 2 однотрубных торпедных аппарата.

Уже в 1882г. морской министр И.А. Шестаков лично руководил на Балтике учебными стрельбами минами Уайтхеда с миноносца «Взрыв» по щиту, двигавшемуся со скоростью 6 узлов<sup>605</sup>.

Тактико-технические данные «самоходных мин» непрерывно улучшались. К концу 80-х годов при сохранении калибра в 381мм заряд взрывчатого вещества торпеды возрос до 80 кг. Максимальная скорость превысила 22 узла (свыше 40 км/ч) с дистанцией поражения до 3 кабельтовых (550 метров)<sup>606</sup>. Таким образом, торпеда превращалась в серьезное оружие, требующее не только навыков нападения, но и методов защиты своих кораблей.

Следует отметить, что к середине 80-х годов в Морском ведомстве начало складываться понятие о миноносцах как о необходимой

---

<sup>602</sup> Доценко В.Д. Миноносцы // Морской сборник.1991. №5.С.63-64.

<sup>603</sup> Дашьян А.В. «Скороходы» Джона Торникрофта: первые миноносцы мира. М.,2021.С.27.

<sup>604</sup> Conway's. All the World's Fighting Ships.1860-1905. London., 1979. P.211.

<sup>605</sup> Шестаков И.А.Дневники (1882-1888 годы). СПб.,2014. С.51.

<sup>606</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф.Новицкого. Т.16. СПб.,1914. С.337.

«вспомогательной силе броненосного флота»<sup>607</sup>, то есть как об элементе боевой системы эскадры. Именно в этом ключе И.А. Шестаков в марте 1885г. аргументировал перед Александром III свои предложения об интенсификации строительства кораблей данного типа. Морской министр, в обращении к императору, описал ситуацию в мире как «миноносную горячку» и подчеркнул - «..нам нужны миноносцы, контр-миноносцы и быстрые крейсера; ...отставать нельзя»<sup>608</sup>.

Нельзя не отметить, что И.А. Шестаков рассматривал проблему применения торпедного оружия в комплексе – и с точки зрения нападения (миноносцы и крейсера), и с точки зрения защиты (контр-миноносцы). Можно говорить о наличии системного подхода в морском строительстве в противовес революционному подходу «молодой школы».

Состоявшееся весной 1885г. межведомственное совещание по данному вопросу изменило в итоге судостроительную программу 1882г. Решено построить для обоих флотов сверх программы 56 миноносцев, крейсер и 10 контрминоносцев с заказом части из них иностранным фирмам. В целях отыскания средств морской министр предложил отказаться от строительства шести балтийских и двух черноморских броненосцев, что в итоге давало значительную экономию. В счет данной экономии совещание согласилось выделить 2 млн. рублей на новые корабли немедленно, а в дальнейшем по 4 млн. ежегодно сверх сметы Морского министерства в течение 5 лет<sup>609</sup>. Акцент таким образом был перенесен с миноносок прибрежного действия на миноносцы эскадры.

Со следующего года начался усиленный рост миноносного флота, масштабные заказы на строительство были сделаны за границей, прежде всего на немецкой верфи Шихау. Позднее к строительству судов были привлечены и российские верфи, в том числе в Николаеве и Одессе. В итоге к 1894 г.

---

<sup>607</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894. СПб., 1901. С.83.

<sup>608</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882-1888 годы). СПб., 2014. С.231.

<sup>609</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 67. Л. 24-31.

Черноморский флот располагал уже 16 миноносцами с приличными мореходными качествами<sup>610</sup> (водоизмещение 85-100 тон, скорость до 20 узлов, вооружение – два торпедных аппарата и одна-две скорострельные пушки Гочкиса).

В период 1884–89 гг. Россия наладила и свое производство лицензионных торпед Уайтхеда – на Обуховском заводе, в мастерских Николаевских верфей и на заводе Лесснера<sup>611</sup>. За это время изготовлено 422 торпеды, к концу XIX века ежегодные заказы на заводах достигали уже 200. Кроме того, к 1887г. в Кронштадте и в Севастополе открыты специализированные минные станции для пристрелки торпед, а также «для разработки вопросов, относящихся к усовершенствованию конструкции и всех деталей устройства самодвижущихся мин»<sup>612</sup>.

Стремление к созданию мореходных кораблей с торпедным вооружением, а также необходимость защищать свои броненосцы от торпед и миноносцев противника привели к появлению т.н. «минных крейсеров» и «контр-миноносцев». Их создание было ускорено появлением и распространением многотрубных торпедных аппаратов на поворачивающейся платформе, которые можно было устанавливать и на палубе. Крейсер «Память Меркурия», вступивший в строй в 1882г. и до появления у Черноморского флота броненосцев являвшийся самым тяжеловооруженным кораблем, первоначально получил четыре поворотных торпедных аппарата, а также запас из 180 мин и стал называться «минным крейсером».

В 1886г. на верфях в Николаеве заложен и в 1890г. вступил в строй «Капитан Сакен», который по убеждению руководства Морского ведомства, относился вместе с балтийским «Лейтенантом Ильиным» к «совершенно новому и самостоятельному типу минных крейсеров»<sup>613</sup>. Эти суда,

---

<sup>610</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894. СПб., 1901. С.87.

<sup>611</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894. СПб., 1901. С.103.

<sup>612</sup> Там же. С.104.

<sup>613</sup> Там же. С.77.



водоизмещением чуть более 700 тон, вооруженные каждое 15 скорострельными пушками и пятью надводными торпедными аппаратами, «выказали большую скорость хода – 18,5 узлов»<sup>614</sup>.

В 1890-94 гг. Черноморский флот также пополнили «Казарский» и «Гридень» с меньшим водоизмещением в 400 тон и несколько более слабым вооружением (3 торпедных аппарата), но со скоростью хода до 22 узлов. В целом «минные крейсера» или «контр-миноносцы» считались более подходящими для эскадренных операций флота по сравнению с собственно миноносцами, поскольку из-за большего водоизмещения могли сохранять большую скорость и на волнении<sup>615</sup>. Собственно это и послужило одной из причин того, что корабли такого типа позднее получили на русском флоте официальное наименование «эскадренные миноносцы» или «эсминцы»<sup>616</sup>.

Соответственно, в итоговой записке Н.Н. Обручева миноносцы и миноноски просто упоминаются по количеству, в то же время крейсер 1 ранга («Память Меркурия»), три минных крейсера и шесть мореходных канонерских лодок отмечаются отдельно с указанием названий<sup>617</sup>.

Летом 1887г. на Черноморском флоте под руководством морского министра проводились специальные учения, в ходе которых отрабатывалась групповая атака миноносцев, которую прикрывал минный крейсер<sup>618</sup>.

Постепенно на флоте, в значительной степени благодаря трудам И.А. Шестакова на Черном море и С.О. Макарова на Балтийском, начала складываться тактика применения торпедного оружия миноносцев против крупных кораблей противника. Так, считалось, что «атаки миноносцев наиболее успешно могут проводиться в ночное время с последовательным выпуском нескольких торпед с интервалами не менее 10 с. Выполнять атаку рекомендовалось на прямых курсах с последующим быстрым отрывом от

---

<sup>614</sup> Там же.

<sup>615</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III 1881-1894. СПб 1901. С.78

<sup>616</sup> Золотарев В.А., Козлов И.А. Три столетия российского флота. Т.2. СПб.,2004. С.495.

<sup>617</sup> РГВИА. Ф.400. Оп.4. Д.587. Л.210-219.

<sup>618</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882-1888 годы). СПб.,2014.С.405.

противника»<sup>619</sup>.

Примерно в таком ключе и планировалось возможное применение миноносцев в Босфорской экспедиции – путем внезапной ночной атаки на турецкие корабли, предваряющей подход эскадры. В этих целях выделялся отряд из 12 миноносцев<sup>620</sup>. В дальнейшем предусматривалась возможность подобной атаки и на британские броненосцы в районе Стении (современное название - Истинье), южнее бухты Буюк-Дере. Однако, после смерти в 1888г. морского министра И.А. Шестакова, энтузиаста торпедного оружия, в Главном морском штабе постепенно возобладал более осторожный подход. Имевшиеся планы применения называли «лихой, но бесполезной атакой у Стении»<sup>621</sup>.

В то же время, с лета 1894г. С.О. Макаров, являясь командующим Практической эскадрой Балтийского флота, ввел ежегодные учения по проведению миноносцами внезапных ночных минных атак на эскадру противника, стоящую на рейде. Результатами «опытов» он остался «совершенно доволен» и настоятельно рекомендовал проведение таких атак впоследствии<sup>622</sup>.

Действенность торпед против броненосцев продемонстрирована на русско-японской войне, причем в самом ее начале. В январе 1904г. в ходе внезапной ночной атаки на русскую эскадру в Порт-Артуре японские миноносцы выпустили 16 торпед, добившись трех удачных попаданий по броненосцам. В ходе войны обеими сторонами использовались торпеды (например, Россией – образец «Л» 1898г.), технические данные которых в целом незначительно превышали показатели торпед русского флота 80-х–90-х годов.

В целом, с учетом специфики задач операции Босфорский пролив представляется почти полигонным местом для применения минно-торпедного оружия. Таким образом, подготовка к экспедиции дала мощный толчок развитию в России этих новых типов морского вооружения.

---

<sup>619</sup> Золотарев В.А., Козлов И.А. Три столетия российского флота. Т.2. СПб.,2004. С.474.

<sup>620</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 584. Л.87.

<sup>621</sup> РГАВМФ Ф. 433. Оп. 1. Д.511..Л.13.

<sup>622</sup> Макаров С.О. Рассуждения по вопросам морской тактики. СПб.,1904. С.166, 212.

Подводя итог, можно отметить, что с 1888г. на Черном море начал складываться сбалансированный боевой флот – «вполне современный боевой отряд из броненосных кораблей и канонерских лодок»<sup>623</sup>, регулярно пополнявшийся и с 1889г. ежегодно проходивший в море учебную кампанию, будучи организованным в «Практическую эскадру». В 1891 и 1893 гг. имитировалась высадка десанта у Одессы, в 1892г.- у Севастополя, в 1890г. – у Судака<sup>624</sup>.

Фактор постоянной боевой учебы Черноморского флота имел большое значение не только для отработки высадки, но и в более общем плане – для проверки и поддержания требуемых технических кондиций кораблей и повышения боеготовности экипажей. В этом плане черноморская эскадра 1895г. разительно отличалась от флота на Тихом океане начала XX века. На неважное техническое состояние кораблей и низкую выучку команд постоянно указывал вице-адмирал С.О. Макаров, с февраля 1904г. занявший пост командующего Тихоокеанской эскадрой.

Система поддержания боевой готовности черноморских броненосцев к 1895г. была организована следующим образом. «Ежегодно суда эти вносились в программу плавания на 12 месяцев, из коих 4 месяца они находятся в кампании, а 8 месяцев – на рейде или в гавани неразоруженными», формально являясь «вооруженным резервом». При этом на борту всегда находилась половина экипажа, содержащая корабль в таком состоянии, чтобы по получении приказа, принять вторую часть команды из казарм и выйти в море через 12 часов полностью боеготовыми<sup>625</sup>. Система подверглась внезапной проверке в декабре 1896г. Главным командиром Черноморского флота и портов Н.В. Копытовым. Генерал-адъютант в 11 часов вечера отдал приказ начать кампанию в 8 ч. следующего утра. В отмеченное им время, меньшее по

---

<sup>623</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894. СПб., 1901. С.139.

<sup>624</sup> *Айрапетов О.Р.* История внешней политики Российской империи. 1801-1914гг. Т.3. М.,2018. С.640.

<sup>625</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894. СПб., 1901. С.141.

сравнению с формально отведенным, «эскадра подняла флаг в полной боевой готовности»<sup>626</sup>, лично проверенной на кораблях Главным командиром.

В целом, представляется обоснованным вывод, сформулированный на Особых совещаниях по Босфору 1895-96 гг., - «Боевые силы Черноморского флота .... можно считать достаточными»<sup>627</sup>. С учетом высокой вероятности вооруженного вмешательства британцев в любой кризис на Босфоре, было сформулировано требование «ежеминутной» готовности русского флота. В полном соответствии с ходатайством Н.Н.Обручева в его записке «Военная готовность наша на Черном море»<sup>628</sup>, принято решение о сокращении периода нахождения кораблей в «вооруженном резерве» - «Боевые суда Черноморского флота ежегодно держать под флагом, сверх срока, определенного для них обычною программой плавания, еще в течении 4-х зимних месяцев, с 1 ноября по 1 марта»<sup>629</sup>.

В качестве итога можно сформулировать следующие отличительные особенности подготовки боевой эскадры для десантной операции. «Догоняющий» характер создания броненосцев, в особенности на первом этапе, в свою очередь предопределил активное использование возможностей и проектов зарубежного судостроения. При этом корабли «екатерининской» серии проектировались и строились специфически под основную задачу – артиллерийский бой в проливе, что конструктивно отличало их от «классической» британской схемы броненосца.

Активно использовались и передовые достижения военно-морского строительства, как свои – минно-торпедное оружие, так и проверенные практикой иностранные (канонерские лодки).

С момента вхождения в состав флота первых броненосцев Практическая эскадра постоянно проводила учения, легенда и условия которых моделировали

---

<sup>626</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894. СПб., 1901. С.142.

<sup>627</sup> Арбузов В.В. Броненосцы типа Екатерина II. СПб.,1994. С.18.

<sup>628</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 587. Л. 210-219.

<sup>629</sup> Арбузов В.В. Броненосцы типа Екатерина II. СПб.,1994. С.18.

предстоящую боевую ситуацию. Ежегодные учебные «кампании» закономерно привели к высокому уровню боеготовности кораблей и экипажей.

На этом фоне необходимо упомянуть, что к середине 90-х гг. XIX века российский флот в целом по боевой мощи, оцениваемой по количеству боеготовых кораблей основных классов, прочно занимал третье место в мире, уступая лишь флотам Англии и Франции<sup>630</sup>.

## *§2. Особенности подготовки десантного корпуса*

Планирование десантной операции вообще и формирование десантного отряда в частности осложнялось на первоначальном этапе определенным непониманием сути задачи и объема возникающих проблем. Отсутствовал не только практический опыт масштабной десантной экспедиции, но и должная проработка вопроса и в военно-теоретических трудах, и в уставных и инструктивных документах армии и флота.

Например, военная энциклопедия Г.А. Леера десантные операции определяла просто как «высадку» - то есть «вторжение морским путем, при помощи флота, сухопутной армии (десанта) в страну неприятельскую или занятую неприятелем»<sup>631</sup>. В действующем Морском уставе десанту была посвящена целая глава, однако она затрагивала только общие правила размещения частей десанта на корабле и порядок их подчиненности<sup>632</sup>.

### *2.1. Проблема новизны*

На Балтийском флоте, правда, имелась практика высадки пехотных десантов в финских шхерах, в ходе больших учений устраивались даже показательные десанты для демонстрации августейшим особам<sup>633</sup>. Проблема заключалась в принципиальных отличиях районов высадки на Балтике и на Босфоре. В первом случае пехота перевозилась т.н. «шхерным отрядом»

---

<sup>630</sup> Грибовский В.Ю. Флот в эпоху Александра III// Морской сборник.1995. №9. С.87.

<sup>631</sup> Энциклопедия военных и морских наук под ред. г.-л. Леера. Т.2. СПб., 1885. С.344.

<sup>632</sup> Морской устав. С-Пб., 1885.Глава тринадцатая «О десанте».

<sup>633</sup> Шестаков И.А.Дневники (1882-1888 годы). СПб.,2014. С.431.

Балтийского флота – мелкосидящими боевыми судами, отдельных высадочных средств зачастую не требовалось. В балтийских шхерах было достаточно неукрепленных мест без приboя, пригодных для внезапной высадки.

Босфор представлял собой полную противоположность, к тому же масштаб предполагаемого десанта (более двух дивизий одновременно) требовал отработанной и четкой организации. В любом случае в 80-х годах существовавшая для десанта инструкция адмирала Г.И. Бутакова уже расценивалась командованием Балтийского флота как полностью устаревшая<sup>634</sup>.

Первые опыты по организации десантного отряда состоялись вскоре после Особого совещания 1881г. На Балтике и на Черном море провели несколько морских перевозок войск (от полка до дивизии) имевшимися транспортными судами с их высадкой на побережье<sup>635</sup>. В результате убедились в принципиальной возможности высадки пехоты на необорудованный берег.

В июне 1885г. генерал Х.Х. Рооп, командующий войсками Одесского военного округа, утверждает «Инструкцию для перевозки войск морем», содержащую общие требования и принципы перевозки<sup>636</sup>.

Первоначально к формированию десантного отряда подходили несколько упрощенно, схематически. Так, в октябре 1885г. в совместном докладе военного и морского ведомств монарху по проблеме экспедиции указывалось - «Организация десантного отряда не встретит особых затруднений, если 2 пехотные дивизии Одесского военного округа будут содержаться в несколько усиленном составе, вследствие чего представится возможным, не прибегая даже к мобилизации, *всегда иметь под рукой достаточную силу для начала внезапной операции*»<sup>637</sup>.

## 2.2. Состав десантного отряда и мобготовность

---

<sup>634</sup> С.О.Макаров. Документы. Т.1. М.1953. С.351.

<sup>635</sup> Кондратенко Р.В. Ук.соч. С.39.

<sup>636</sup> Кондратенко Р.В. Ук.соч. С.68.

<sup>637</sup> Петров М. А. Подготовка России к мировой войне на море. М-Л., 1926. С.73.

Непосредственное формирование десантного корпуса началось с определения его структуры и численности. В ноябре 1885г. военный министр Ванновский направил в Морское ведомство «проект организации Черноморского десантного отряда», составленный штабом Одесского военного округа<sup>638</sup>. Во внимание принимали предварительные расчеты, произведенные, в частности, В.Н. Филипповым, определившим примерную минимальную и максимальную численность десанта (17 тыс. – 24 тыс. человек)<sup>639</sup> Очевидна была необходимость быстрой погрузки войск на транспорты без затрат времени на их перевозку в порт, соответственно в состав корпуса определены были воинские части, расквартированные поблизости от портов посадки. Неизбежность понтонных работ и возведения пристаней диктовала включение в десант саперных подразделений.

Как отмечалось, базовыми для десанта первой волны стали 13-я и 15-я пехотные дивизии вместе с полевой артиллерией, а также 4-я стрелковая бригада, дислоцированные в Одессе, Севастополе и Феодосии.

К осени 1887г. в состав десантного корпуса, кроме этих частей были включены два полка 14-й пехотной дивизии, Донской казачий полк (4 сотни), три саперных батальона и восемь понтонных, часть телеграфного парка. Количество артиллерии было уменьшено, полностью в десант отправлялась только артиллерийская бригада 13-й дивизии, причем две батареи являлись горными, от 14-й и 15-й дивизии отправлялись по одной батарее. Таким образом, с войсками должны были транспортироваться 64 полевых орудия. Общая численность десанта первой волны составила 35 тысяч человек (31 тыс. пштыков) и 2 тысячи лошадей<sup>640</sup>.

Обращает на себя внимание «максимальная» комплектация десантного отряда. С самого начала, таким образом, планировался не внезапный рейд, к чему склонялся В.Н. Филиппов, а масштабная десантная операция.

---

<sup>638</sup> РГВИА.Ф. 400. Оп. 4. Д. 589. Л. 1-4.

<sup>639</sup> *Филиппов В.Н.* Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886. С.86.

<sup>640</sup> РГВИА.Ф. 400. Оп. 4. Д. 587. Л. 31.

Предполагалось, что указанные войска, находящиеся в готовности, составят десант первой волны. На место ушедших в экспедицию в пункты их дислокации на черноморском побережье должны были подойти прочие части Одесского военного округа (14-я и 34-я пехотные дивизии, 14-я и 34-я артиллерийские бригады). При необходимости эти войска могли быть переброшены на поддержку десанта, но не ранее второго рейса привлекаемой группы транспортов. Параллельно планировалось проведение частичной мобилизации в округе с призывом запасных, приписанных к частям Одесского округа в целях доведения их численности до штатов военного времени.

Планируемые боевые действия, очевидно, требовали от солдат и офицеров десантного корпуса высокой боевой выучки и опыта. Соответственно перед командованием Одесского округа неизбежно встала проблема новобранцев, которые с учетом призывного принципа комплектования армии регулярно разбавляли обученный личный состав. Например, на 1 января 1883г. в перечисленных пехотных дивизиях и саперных батальонах количество новобранцев составляло не менее 25%<sup>641</sup>.

В этой связи с самого начала формирования десантного отряда командование Одесского округа начало ходатайствовать о предоставлении командующему войсками прав частичной мобилизации.

С середины 70-х годов численность пехотных частей в русской императорской армии определялась тремя мобилизационными составами: обыкновенным мирным, усиленным мирным и военным. «Обыкновенный мирный» состав предусматривал численность полка в 1500 строевых солдат (взводы по 22 ряда). «Усиленный мирный» предписывал содержать по 32 ряда во взводах, что давало 2100 строевых солдат на полк. Военный же состав - 48 рядов во взводе, и таким образом полк имел 3600 строевых солдат, что более чем вдвое превышало полк «мирного» варианта<sup>642</sup>.

---

<sup>641</sup> РГВИА.Ф. 400. Оп. 4. Д. 589. Л. 1-4.

<sup>642</sup> *Бескровный Л. Г.* Русская армия и флот в XIX в. Военно-экономический потенциал России. М., 1973. С.48.



По штатам военного времени содержались только отдельные стрелковые бригады, в данном случае – 4-я стрелковая. Исторически такие бригады формировались из отдельных егерских батальонов и по своей подготовке и целям являлись аналогом современных частей постоянной готовности, предназначенных при необходимости к немедленному использованию. К тому же, располагая по штату меньшим количеством артиллерии и обозов, чем пехотная дивизия, они в целом были более мобильны.

Пехотные дивизии Одесского военного округа в то время содержались, как правило, в «усиленном мирном» составе. Развертывание их по штатам военного времени наряду с задержкой увольнения в запас старослужащих позволило бы командованию практически в любой момент выставить десантный отряд необходимой численности, полностью состоящий из обученных солдат. Этого требовал «внезапный» характер планируемой экспедиции. С другой стороны, официальными полномочиями на мобилизацию даже в своем округе командующий войсками Одесского округа не обладал. Правда, был возможен ее скрытый вариант.

По мнению американского историка Б. Меннинга особенностью военной мобилизации войск в Российской империи служил факт неравномерного распределения войск, то есть основная масса сил сконцентрирована на западных границах, а резервисты и войска запаса концентрировались в центральных губерниях. Соответственно, командующие приграничными военными округами (в том числе и Одесский) имели меньший контроль над ходом мобилизации, чем генерал-квартирмейстер или штабы в центральных районах<sup>643</sup>.

С 1885г. началось двухэтапное увеличение численности двух дивизий Одесского округа<sup>644</sup>. К началу 90-х годов проблема «усиления состава войск,

---

<sup>643</sup> *Menning B.W.* Bayonets Before Bullets. The Imperial Russian Army, 1861-1914. Indianapolis, 1992. P. 115.

<sup>644</sup> Очерк деятельности Военного министерства за истекшее десятилетие благополучного царствования Государя Императора Александра Александровича. 1881-1890. СПб., 1892.С.28.

предназначаемых в десант» была решена и без официального перевода всего округа на штаты военного времени. Начальник Главного штаба Н.Н.Обручев докладывал об этом монарху следующим образом: «Численность нижних чинов в расположенных на Черноморском побережье 13-й и 15-й пехотных дивизий была усилена до 36 рядов в полуроте, а затем, назначением соответствующего числа людей однолетнего срока службы, была повышена, как и в 4-й стрелковой бригаде до 42-х рядов»<sup>645</sup>.

В 1887г. 4-я стрелковая бригада, состоявшая из четырех стрелковых батальонов (13-й, 14-й, 15-й и 16-й), также подверглась реорганизации наряду со стрелковыми бригадами, развернутыми на западной границе, – каждый из ее батальонов был развернут в двухбатальонный полк с одновременным почти двукратным увеличением общего численного состава<sup>646</sup>.

### *2.3. Тактика высадки*

Одновременно с мобилизационными вопросами разворачивалась активная работа по отработке навыков действий войск в десанте. Первоначально на десантную подготовку также смотрели несколько упрощенно. В письме командующего войсками округа Х.Х. Роопа военному министру в ноябре 1885г. отмечается необходимость следующих подготовительных мероприятий -

- «- правильное обучение посадке на суда;
- обучить ловкому движению по трапам в боевом снаряжении для спуска на шлюпки при всякой погоде;
- умение грести на вёслах;
- спокойно выдерживать морское плавание и быстро высаживаться на

---

<sup>645</sup> РГВИА. Ф.400. Оп.4. Д.587. Л.210-219.

<sup>646</sup> Очерк деятельности Военного министерства за истекшее десятилетие благополучного царствования Государя Императора Александра Александровича. 1881-1890. СПб.,1892. С.28.

берег»<sup>647</sup>.

С августа 1885г. начались ежегодные августовские маневры войск Одесского округа и, позднее, кораблей Черноморского флота по высадке десанта. Необходимость проведения десантных учений теоретически формулировалась следующим образом - «соответствие планов десантных операций вообще с действительными нуждами и удобством их выполнения проверяется периодической посадкой войск, назначенных в десант на транспорты, и, наконец, выполняется десантный маневр с высадкой войск на берег»<sup>648</sup>. На практике же Военное министерство было убеждено в «действительном военном значении» таких маневров для войск Одесского округа<sup>649</sup>.

Первоначально отряды сухопутного десанта назначались в составе 3-4 батальонов, одного эскадрона и 4-8 орудий. В 1885г. «подобный маневр» проведен близ Одессы, в 1886г. – в юго-западной части Крыма у с.Байдары, в 1887г. близ Севастополя, в 1888г. около Керчи, в 1889г. у Очакова и в 1890г. близ Судака<sup>650</sup>.

Начинали с простейшего, по принципу от малого к большому. Первоначально определялись правила посадки/высадки, ее организация, размещение на кораблях высадочных средств и т.д. Так, в первых маневрах приняли участие сравнительно небольшие силы. А именно: 51-й Литовский полк (базировался в Феодосии, входил в состав 13-й пехотной дивизии), батарея 13-й артиллерийской бригады, эскадрон Крымского дивизиона, рота 11-го саперного батальона, взвод понтонеров<sup>651</sup>. Войска перевозились из Севастополя на судах РОПиТа и должны были высаживаться близ Одессы с предварительной рекогносцировкой<sup>652</sup>.

Командовал десантным отрядом генерал-майор В.Д. Скалон,

---

<sup>647</sup> РГВИА.Ф. 400. Оп. 4. Д. 589. Л.19.

<sup>648</sup> Военная энциклопедия под ред.В.Ф.Новицкого. Т.9. СПб.,1912.С.58.

<sup>649</sup> Очерк деятельности Военного министерства...С.88.

<sup>650</sup> Очерк деятельности Военного министерства...С.89.

<sup>651</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 612. Л.3.

<sup>652</sup> РГАВМФ. Ф. 243. Оп. 1. Д. 9252. Л. 1—19, 64.

командующий 4-м армейским корпусом, бывший начальник 15-й пехотной дивизии<sup>653</sup>.

Примечательно, что в состав отряда помимо пехоты и конницы включены артиллерия, саперы и понтонеры. Таким образом, в первых учениях задействовали как части, так и рода войск, запланированные к участию в десанте. Учения 1885г. в этом плане являлись своеобразной «пробой пера».

Первая попытка ожидаемо завершилась неудачей, длилась более четырех часов, но часть войск вообще не сумела высадиться. Результат списали на «неблагоприятную погоду» и сильный прибой. Наблюдавший за процессом директор РОПиТ Н.Ф. Фан-дер-Флит отметил – «Высадка, строго говоря, не удалась: несмотря на продолжительные приготовления, избрание хорошо знакомого и вполне удобного берега, отсутствие сопротивления неприятеля, зыбь средней силы и таковой же прибой...»<sup>654</sup>. Военный министр П.С. Ванновский указал на «новизну дела» и подчеркнул необходимость «некоторой постоянной практики в разрешении этой задачи»<sup>655</sup>.

По итогам в Одесском округе создали две комиссии для изучения опыта. В первой, состоявшей в основном из военных инженеров и моряков, рассматривали вопросы обеспечения десантными средствами и средствами непосредственной высадки десантных частей на вражеский берег – т.е. пристаней и понтонов. Вторая была сформирована из членов Комиссии по обороне по должности и занималась сугубо военными вопросами - численностью привлекаемых войск, расчетом их посадки на транспорты, способами перевозки крепостной артиллерии, быстрому сооружению артиллерийских батарей на берегу и т.д.<sup>656</sup>

В апреле-мае 1886г. Александр III в сопровождении военного министра П.С. Ванновского и генерала Х.Х. Роопа совершил инспекционную поездку по

---

<sup>653</sup> Список генералам по старшинству. Составлен по 1 июля 1906 г. СПб., 1906. С.50.

<sup>654</sup> РГАВМФ. Ф. 243. Оп. 1. Д. 9252. Л. 127.

<sup>655</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 100. Л. 1–3.

<sup>656</sup> Бакулин В.М. Военная подготовка Россией Босфорской экспедиции в 80-начале 90-х годов XIX века. М., 2008. С.140.

Черноморскому побережью, в том числе осматривал укрепления и береговую артиллерию Севастополя. По мнению А.Н. Куропаткина «то, что государь видел в Севастополе по морской и сухопутным частям, убедило его в нашей неготовности для выполнения десантной операции в сколько-нибудь серьезных размерах»<sup>657</sup>.

Маневры августа 1886г. были уже более многочисленны и масштабны и подробно освещались в местной открытой периодике (газета «Одесский листок»). На этих в маневрах впервые задействовались одновременно несколько больших пароходов «РОПиТ» («Царица» и «Нахимов»), на которых заранее были размещены и закреплены различные высадочные средства, в том числе два понтонных парома.

Посадка войск и кавалерии на корабли заняла всего два часа и была организована, по отзыву «Одесского листка» в «в замечательном порядке».

По итогам маневров, как и всех последующих, составлен итоговый документ – «Описание высадки десантного отряда...»<sup>658</sup>. В нем указывались и недостатки, выявленные в ходе учений. Соединение двух отрядов эскадры – из Одессы и из Севастополя - произошло с опозданием на 2 часа из-за плохих мореходных качеств шхун РОПиТ. Возникли проблемы и с сигнализацией между кораблями, и с организацией действий войск непосредственно при десантировании на берег. В результате высадка кавалерии и артиллерии заняла гораздо больше времени, чем пехоты, из-за недостатка паровых катеров для буксировки паромов. В процессе выяснилось, что казачьих лошадей выгрузили без седел, оставив их на другом корабле. Вся выгрузка, в т.ч. обозов и других тяжелых грузов заняла практически целый день, что значительно превысило запланированные сроки.

Примечательно, что морской министр А.И. Шестаков в неудачных моментах учений винил скорее свое ведомство – «Первое употребление флота

---

<sup>657</sup> Куропаткин А.Н. Разведывательная миссия в Турцию // Военно-исторический журнал. 1995. №4. С. 78.

<sup>658</sup> Бакулин В.М. Военная подготовка Россией Босфорской экспедиции в 80-начале 90-х годов XIX века. М., 2008. С. 144.

доказывает, что Черноморцы не просыпаются еще». При этом десантные части Одесского округа он оценил почти издевательски – «Хороши сухопутные. Казаки забыли седла в десант»<sup>659</sup>. Последняя фраза в его дневнике была подчеркнута.

Краткий отзыв императора Александра III по результатам учений 1886г. был достаточно показателен – «Много надо ещё практики и хороших десантных средств, чтобы наладить это дело порядочно»<sup>660</sup>.

Первые неудачные маневры показали, что десантный отряд не является простой арифметической суммой пехотных частей и транспортов, и подготовка морских десантников не сводится к умениям плавать и переносить качку.

Известный военный ученый Генрих Антонович Леер в «Энциклопедии военных и морских наук» 1883г. отмечал - «Отряд, производящий высадку, должен действовать непременно решительно, т.к. каждое промедление ослабляет его, усиливая противника»<sup>661</sup>.

Очевидным условием захвата десантом инициативы являлась высадка на плацдарм максимального количества войск за минимальное количество времени. В свою очередь это требовало высокой координации всего процесса с флотом, а также наличия у десантных частей отработанных навыков действий при собственно высадке. Указанные навыки значительно отличались от приемов обычного пехотного боя.

В этих условиях на свет появляются два руководящих документа. В 1886г. в Одесском военном округе переиздается с дополнениями «Свод указаний войскам относительно посадки их на суда, перевозки морем и высадки»<sup>662</sup>. В преамбуле начальник штаба округа генерал-лейтенант А.Б. Вревский главной задачей «Свода указаний» назвал подготовку войск округа к морским десантным операциям. «Настоящий свод имеет целью... сгруппировать главнейшие правила производства десантов, дабы, таким

---

<sup>659</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882-1888 годы). СПб., 2014. С.371.

<sup>660</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 612. Л. 40.

<sup>661</sup> Энциклопедия военных и морских наук под ред. г.-л.Леера. Т.2. СПб., 1885. С.344.

<sup>662</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 620. Л. 1-20.

образом, дать войскам округа, перевозимым морем, при сосредоточении в лагерные сборы и преимущественно в случае манёвров с десантом, возможно полное руководство по посадке, морской перевозке и высадке их»<sup>663</sup>.

Примечательно, что вторая часть «Свода» описывала действия десантных войск «в обстановке, допускающей столкновение с противником»<sup>664</sup>, то есть боевой обстановке. Отдельно указывалось, что успех высадки в этом случае будет зависеть, в том числе от следующих моментов:

«а) удачного выбора места посадки или высадки,  
б) удачного выбора времени,  
в) обилия и качества высадочных средств и скорого и искусного выполнения операции посадки или высадки»<sup>665</sup>.

«Свод» последовательно изложил и регламентировал практически все основные моменты действий сухопутных войск в десантной операции. Например, параграф 161 документа, определяющий порядок составления диспозиции для высадки, предусматривал обязательный учет девяти основных моментов – от общих сведений о противнике и порядка занятия высадившимися войсками берега до четкого предписания образа действий судов, входящих в состав десантной эскадры, в ходе высадки<sup>666</sup>.

В дальнейшем, в соответствии с этими указаниями разрабатывались основные правила посадки войск на суда, их действия при перевозке морем и высадке на берег в сфере действия противника.

Следующим примечательным документом являлась «Инструкция для судового десанта», утвержденная приказом по Морскому ведомству в марте 1887г. Под судовым десантом понималась «всякая вооруженная команда, снятая с одного или нескольких судов, свозимая на берег для военных целей»<sup>667</sup>.

Подразумевалось, что матросы, привычные к морю и более

---

<sup>663</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 620. Л.2.

<sup>664</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 620. Л.13.

<sup>665</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4 Д. 612. Л.14.

<sup>666</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 620. Л.17.

<sup>667</sup> Инструкция для судового десанта. СПб., 1887. С.1.

дисциплинированные, смогут под командою своих морских офицеров эффективно выступить в качестве авангарда первой волны десанта. Их функции в этом случае заключались в следующем - «Первыми высаживаются на берег судовой десант, одна часть которого занимает позицию и обеспечивает высадку, а другая остается на берегу для помощи высаживающимся войскам»<sup>668</sup>. Размер и состав судового десанта рассчитывался, исходя из числа судов и их ранга. «Каждое судно 1-го и 2-го ранга может свозить на берег 30% наличного числа строевых чинов и сверх того пол комплекта гребцов на шлюпках и прислугу при орудиях»<sup>669</sup>.

Определялась и численность судового десанта. Принимая за основную боевую единицу десанта роту, «в нормальном и вместе с тем наивысшем составе в 48 рядов» (свыше 200 чел.), Инструкция указывала, что броненосцы «могут дать в десант одну или даже полторы роты, а суда меньшая – одну роту с 2-х, 3-х или даже 4-судов»<sup>670</sup>.

Дальнейшие действия при высадке излагались следующим образом – «Вслед за судовым десантом следует на берег авангард сухопутных войск, для чего все десантные средства, распределенные между судами, на которых находится авангард, подходят к соответствующим транспортам, принимают войска и следуют к месту общего построения для того, чтобы зараз свести на берег большее число людей»<sup>671</sup>.

Инструкция определяла схему действий всех высадочных средств с войсками, порядок их оптимального построения и движения – «о строях и эволюциях гребных судов с десантом», номенклатуру командных сигналов, способ атаки берега (в три линии) и принципы ведения боя на берегу. В том числе предписывался и порядок заполнения высадочных средств – «следует соблюдать, чтоб на каждой шлюпке помещалась в полном составе одна какая-либо часть десанта: полурота взвод или отделение, смотря по вместимости

---

<sup>668</sup> Обручев Н.А. Смешанные морские экспедиции. //Военный сборник.1898. №9. С.55.

<sup>669</sup> Инструкция для судового десанта. СПб. 1887. С.2

<sup>670</sup> Там же. С.5.

<sup>671</sup> Обручев Н.А. Смешанные морские экспедиции// Военный сборник. 1898 №9 С.55.



шлюпки»<sup>672</sup>.

Предусматривалось даже использование десантом своей артиллерии уже в ходе первой атаки на плацдарм – в этом качестве привлекались горные пушки Барановского и скорострельные орудия Гочкиса. Облегченные по сравнению с обычной полевой артиллерией, они обладали повышенной скорострельностью, а дальность выстрела являлась достаточной для участка высадки. Огонь открывался еще с воды, до достижения берега. При подходе к берегу «шлюпки, вооруженные артиллерией, уменьшают ход и продолжают по возможности пальбу, из орудий до тех пор, пока стрелки не закроют обстреливаемого предмета»<sup>673</sup>.

Еще в 1882г. Морским министерством для вооружения десанта «были приняты 2 ½-дм. (63,5 мм) патронные пушки системы Барановского. Для действия на берегу означенными пушками выработаны особые лафеты, а также тележки для перевозки пушечных патронов»<sup>674</sup>. В 1887г. эти пушки использовались в десантных учениях на Балтике, проходившими под руководством морского министра. На этих же учениях, в полном соответствии с руководящими документами, тренировали стрельбу со шлюпок из пушек Гочкиса по береговым целям<sup>675</sup>.

Позднее на Черноморском флоте в артиллерийское вооружение каждого броненосца входило по 2 десантных орудия системы Барановского<sup>676</sup>. При высадке их устанавливали на колеса, расчеты были также из экипажей кораблей.

Значение Инструкции для подготовки всего десантного корпуса заключалось не только в регламентации действий прообраза морской пехоты, каковым по сути являлся судовой десант. Инструкция имела руководящий характер и для сухопутных войск, участвующих в высадке, поскольку в

---

<sup>672</sup> Инструкция для судового десанта. СПб. 1887. С.13.

<sup>673</sup> Там же.

<sup>674</sup> Обзор деятельности Морского ведомства...С.95.

<sup>675</sup> Шестаков И.А.Дневники (1882-1888 годы). СПб.,2014.С.431.

<sup>676</sup> Арбузов В.В. Броненосцы типа Екатерина II. СПб.,1994. С.32.

соответствии с ее требованиями осуществлялись все передвижения высадочных средств при посадке войск и движению к берегу, а также предписывался порядок атаки неприятельского берега.

В результате предпринимаемых усилий учения 1887г. и последующих лет стали проходить организованнее и результативнее. Количество участвующих войск увеличивалось, при этом части привлекались в штатном составе, без создания сводных батальонов. В обязательном порядке задействовались в качестве транспортных пароходы РОПиТа. Сценарии учений всегда предусматривали посадку на транспорты с вооружением и запасами на несколько дней, высадку на необорудованный берег с производством атаки и последующим устройством полевых укреплений. Подобные маневры Н.Н. Обручев охарактеризовал как «воспроизводящие с большей или меньшей полнотой некоторые из отделов программы возможных боевых действий»<sup>677</sup>.

Например, в учениях 1887г. отряд, отправляемый из Одессы, насчитывал 24 батальона, 64 орудия, 4 эскадрона и сотни, располагал запасами еды на 4 дня. Десант должен был высадиться в Крыму и «захватить» Севастополь, который «защищал» отряд из 16 батальонов. Учения сопровождалась боевыми стрельбами. К транспортировке привлекались пароходы «Царь», «Александра», «Веста» и шхуна «Волга»<sup>678</sup>.

#### *2.4. Высадочные средства*

Параллельно с тактической подготовкой войск значительное внимание уделялось проблеме высадочных средств десанта, также в таком масштабе новой для русской армии и флота. Из-за отсутствия опыта первоначально на них смотрели исключительно как на средство перевозки десанта и грузов на берег, оценивая прежде всего с точки зрения грузоподъемности.

Так, Комиссия по обороне, придя к выводу о негодности вспомогательных судов войны 1877-78 гг., сформулировала следующие

---

<sup>677</sup> РГВИА Ф.400. Оп.4. Д.587. Л.210-219.

<sup>678</sup> Бакулин В.М. Военная подготовка Россией Босфорской экспедиции в 80-начале 90-х годов XIX века. М., 2008. С. 145.

требования к высадочным средствам, которые должны были:

1. служить для обучения войск гребле;
2. быть пригодными для производства высадки пехоты при значительном волнении на море;
3. служить «устоем» для образования паромов под артиллерию, кавалерию и обоз, и при том иметь размеры, достаточные для вмещения целого взвода пехоты по военному составу, т. е. 50-55 человек<sup>679</sup>.

Вышеуказанным требованиям в целом соответствовали лодки Кавказской гребной флотилии и стальные 12ти-вёсельные полубаркасы. Созванное в 1887 г. Комиссией по обороне совещание по выработке типа гребного судна, постановило заготовить эти суда в качестве образцов: 2 деревянные лодки по 1.200 руб. за каждую, 2 полубаркаса по 2.000 руб. за каждый (итого на эти цели из особого кредита было выделено 6.400 рублей)<sup>680</sup>.

В дальнейшем оптимальными стали рассматриваться «кроме судовых баркасов и шлюпок, плоскодонные шаланды, поднимающие 160-170 чел, или 1 полевое орудие с передком и прислугою; их подъемная сила до 620 пудов, осадка около 1 фута»<sup>681</sup>.

На первых учениях прошли и первые испытания различных понтонов и сборных пристаней. Так, в 1886г. одна из задействованных шхун («Дунай») назначена была специально «для грузов сапер и понтонеров». На шхуну «Днепр» была погружена «пристань инженера Починского, понтонеры и команда матросов. Пристань эта разборная и будет служить для высадки войск»<sup>682</sup>.

Непосредственно маневрам предшествовали лагерный сбор саперов и специальные занятия понтонеров, тренировавшихся на сухом лимане в быстрой сборке и разборке понтонов.

---

<sup>679</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 592. Л. 74.

<sup>680</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 592. Л. 75.

<sup>681</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф.Новицкого. Т.9. СПб.1912. С.56.

<sup>682</sup>Бакулин В.М. Военная подготовка Россией Босфорской экспедиции в 80-начале 90-х годов XIX века. М., 2008. С. 143.

Несмотря на посредственные результаты учений 1886г. задача испытания паромов и сборных пристаней была в целом решена. «Из испытанных при десанте разгрузочных средств, десантные боты оказались очень хороши, но тяжелы, в особенности же деревянный. Паромы могут с удобством служить для спуска на берег орудий и лошадей, но только не при волнении»<sup>683</sup>, - говорилось в отчёте о данном десанте.

В ходе практических учений постепенно приходило осознание значительной тактической роли используемых высадочных средств как в захвате инициативы, так и в успехе высадки в целом.

Так, пришли к пониманию необходимости того, «чтобы пехота авангарда была перекинута на берег за один рейс»<sup>684</sup>. Позднее появилось следующее требование - «Число мелких судов желательно иметь для подъема всей боевой части отряда в один раз»<sup>685</sup>. Такое же общее правило было закреплено и в Инструкции для судового десанта. Причем Инструкция еще и регулировала этот процесс с организационной точки зрения - «При расчете десанта для каждой шлюпки, по возможности следует соблюдать, чтобы на каждой шлюпке помещалось в полном составе одна какая-либо часть десанта: полурота, взвод или отделение, смотря по вместимости шлюпки»<sup>686</sup>.

На учениях 1887г. опробовали весь массив доступных высадочных средств, отвечающих требованиям. Задействовались большие войсковые катера, минные катера, десантные боты, различные типы фелюг и баркасов и лодки-верейки. При этом на каждом транспорте уже имелась специальная гребная команда из нескольких десятков гребцов и трех офицеров.

В 1885г. генерал Х.Х. Рооп пришел к выводу о целесообразности «сформировать в каждом пехотном полку особые учебные морские команды, с тем, чтобы начать обучение их морскому делу под руководством

---

<sup>683</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 612. Л. 43.

<sup>684</sup> *Обручев Н.А.* Смешанные морские экспедиции.// Военный сборник. 1898.№9. С.55.

<sup>685</sup> Военная энциклопедия под ред.В.Ф.Новицкого. Т.9. СПб.1912 .С.57.

<sup>686</sup> Инструкция для судового десанта. СПб. 1887. С.13.

командированных от Морского ведомства офицеров и матросов»<sup>687</sup>. Главный морской штаб инициативу поддержал, в округ были направлены специальные инструкторы. С 1886г. начали проводиться регулярные морские занятия по подготовке войск к плаванию на судах и действию во время десанта.

Аналогичные требования по созданию особых команд гребцов имелись и в Инструкции. Позднее они стали общим правилом - «не ослаблять строевой состав флота, который не всегда даже в состоянии будет выделить из своих рядов необходимое для быстрого десанта число гребцов»<sup>688</sup>.

Предусматривалась возможность и достижения берега таким образом - «если берег недалеко, то некоторые шлюпки, за неимением достаточного числа паровых катеров, могут идти и на веслах»<sup>689</sup>. Был произведен и соответствующий расчет времени подобной высадки. «Для перевозки одного батальона на расстоянии версты требуется 2-3 ч., а на 2 версты – 5-6 ч.»<sup>690</sup>. С учетом небольшой ширины Босфора такой вариант являлся в целом приемлемым.

На учениях 1887г. Одесская сводная учебная морская рота «отлично выполнила свое предназначение, высадив десант в Крыму, вблизи Севастополя, в присутствии командующего войсками округа, за что удостоилась благодарности от его Высокопревосходительства», как отмечал «Одесский листок»<sup>691</sup>. Гребная команда при этом (5 офицеров и до 80 нижних чинов) пропорционально распределялась на каждое высадочное средство.

В то же время учения 80-х годов продемонстрировали малое количество паровых катеров, которые предоставлял Доброфлот, и плохое техническое состояние имеющихся.

Роль паровых катеров в десанте сложно было переоценить, особенно в плане быстрой доставки на берег максимального количества войск. «Шлюпки,

---

<sup>687</sup>РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 592. Л. 3.

<sup>688</sup> *Обручев Н.А.* Смешанные морские экспедиции.// Военный сборник 1898№9. С.59.

<sup>689</sup> Там же.

<sup>690</sup> Военная энциклопедия под ред.В.Ф.Новицкого. Т.9. СПб.1912. С.57.

<sup>691</sup> *Бакулин В.М.* Военная подготовка Россией Босфорской экспедиции в 80-начале 90-х годов XIX века.М.,2008. С. 148.

шаланды и боты буксируются к берегу паровыми катерами, причем каждый катер зараз может буксировать в двух шаландах или в 5-6 судовых катерах (зд. шлюпок) около 300 пехотинцев или от 25-ти до 30-ти кавалеристов вместе с лошадьми»<sup>692</sup>.

Для перевозки и спуска на воду таких катеров и крупных шаланд требовались особые укрепленные шлюп-балки, отличавшиеся от стандартных у пароходов РОПиТ. Их конструкция, как и технология спуска на воду катеров уже под парами, была разработана С.О. Макаровым для «Великого Князя Константина» в 1877г., и позднее распространена на Балтийском флоте<sup>693</sup>.

Комиссия по обороне озаботилась этими вопросами по результатам первых учений. В 1887г. принято решение о постройке и приобретении 26 паровых катеров, 2 малых пароходов, 30 десантных ботов, 60 пар шлюпбалок с блоками (для подъема катеров и ботов на суда)<sup>694</sup>.

Вопрос с командами для паровых катеров решили также как и с гребцами для шлюпок – их экипажи стали готовить из образованных солдат и унтер-офицеров частей Одесского округа. В порту Одессы организована в этих целях «школа машинистов и кочегаров»<sup>695</sup>.

В 1895г. начальник Главного штаба в докладе монарху так оценивал состояние высадочных средств – «Изготовлены различные перегрузочные средства, необходимые для доставления десанта с судов на берег и могущие поднять до 30 т[ыс]. человек одновременно (2 малых парохода, 25 паровых катеров, 30 десантных ботов и 60 пар шлюпбалок для подъема этих катеров и ботов на суда)»<sup>696</sup>. Обращает на себя внимание значительное совпадение того, что было сделано к этому времени с тем, что запланировали во второй половине 80-х годов.

## *2.5. Управление и порядок подчиненности в ходе высадки*

---

<sup>692</sup> Обручев Н.А. Смешанные морские экспедиции// Военный сборник. 1898.№9. С.55.

<sup>693</sup> С.О.Макаров. Документы. Т.І. М.1953. С.351.

<sup>694</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 584. Л. 155.

<sup>695</sup> РГВИА. Ф.400. Оп.4. Д.587. Л.210-219.

<sup>696</sup> Там же.

Маневры позволяли также выработать «опытным путем все детали работы и исправить все замеченные недостатки и упущения в планах и расписаниях»<sup>697</sup>. Так, начиная с 1886г. на учениях между командующим эскадрой и командиром десантного отряда постоянно возникали споры относительно разграничений сфер ответственности, обозначилась актуальная для всех десантных операций проблема единоначалия.

С одной стороны, понятно стремление командира десантного отряда руководить боевыми кораблями как разновидностью приданной артиллерии. С другой – у эскадры Черноморского флота имелись свои важные задачи - от подавления всех турецких батарей до возможной встречи с английскими броненосцами.

Нельзя не отметить, что вопрос о том, кто и кем командует на разных этапах экспедиции, повлек значительные споры и обсуждался на самом верху военной и морской иерархии. Вице-адмирал И.А. Шестаков, например, так описал совещание у военного министра в марте 1887г. – «Зашел разговор о подчиненности разнородных сил, т.е. моряков сухопутным. ...Рооп... вопил о единовластии так настойчиво, что и я завопил: «Вы хотите подчинить во всех действиях моряков сухопутным? Никогда, никогда, никогда!»<sup>698</sup> В итоге участники совещания сошлись на необходимости регламентации этого вопроса отдельной инструкцией. В начале следующего года по согласованию с Военным министерством Морское ведомство начало разработку «Проекта управления десантными экспедициями»<sup>699</sup>.

Нельзя не отметить, что Военное ведомство хорошо понимало всю серьезность вопроса о единоначалии в ходе экспедиции. В числе причин неудач первых маневров и «весьма медленного успеха» прямо указывалась «неопределенность отношений между морскими и сухопутными начальствующими лицами»<sup>700</sup>.

---

<sup>697</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф.Новицкого.Т.9. СПб.,1912. С.58.

<sup>698</sup> Шестаков И.А.Дневники (1882-1888 годы). СПб.,2014.С.393.

<sup>699</sup> Кондратенко Р.В. Ук.соч. С.92.

<sup>700</sup> Очерк деятельности Военного министерства...С.88.

Как представляется, причина разногласий, среди прочего, крылась в разном понимании армией и флотом характера предстоящей операции. С точки зрения армейских генералов – «Смешанная морская экспедиция не есть морская война... Предметом действий ее может быть все, но только не флот противника.... Военные действия начинаются лишь по высадке войск на берег, т.е. при обстановке, хорошо известной генералу и мало знакомой адмиралу»<sup>701</sup>.

Генерал Н.Н. Обручев, например, был уверен, что поскольку целью экспедиции является «овладение важным пунктом или участком берега», то общее командование должно осуществляться армией<sup>702</sup>.

В то же время указанные «адмиралы» хорошо понимали объем задач для флота после входа в Босфор, наиболее срочной из которых являлось подавление артиллерией турецких батарей. Аналогичная задача у Александрии была решена англичанами силами флота без привлечения сухопутных частей. Вице-адмирал Н.М. Чихачев, в тот момент управляющий Морским министерством, подчеркивал, что собственно самостоятельные действия сухопутных войск начинаются только после их высадки. До этого момента происходят «посадка войск, переход многочисленного числа судов с десантом, конвоирование его и оборона его военным флотом, занятие берега и артиллерийский бой с укреплениями, очищение берега от неприятеля огнем флота, самая высадка, — все эти действия и составляют суть дела, которое по всей специальности иначе не может быть названо, как морским делом ... а потому и может быть руководимо лишь адмиралом»<sup>703</sup>.

Разрешить противоречия помогла практика. Летом 1890г. состоялись очередные десантные маневры, общее командование которыми осуществлял начальник Практической эскадры вице-адмирал О.К. Кремер. Учебная высадка производилась у Судака и прошла успешно.

На пароходах «Доброфлота» «Нижний Новгород» и «Ярославль» из

---

<sup>701</sup> Обручев Н.А. Смешанные морские экспедиции//Военный сборник. 1898. №8. С.328.

<sup>702</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 436. Л.21-34.

<sup>703</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 436. Л.128-129.



Севастополя перевезен и высажен 50-й пехотный Белостокский полк 13-й дивизии (около 2 тыс. человек). До этого командующий учениями О.К. Кремер произвел несколько тренировок по посадке и погрузке войск в Севастопольском порту, также лично осуществил рекогносцировку Судакского рейда. Особенностью этих учений явилось предварительное траление Судакской бухты двумя миноносцами.

Подошедшие после этого к берегу броненосцы «Екатерина II» и «Чесма», крейсер «Память Меркурия», две канонерские лодки и «Капитан Сакен» имитировали обстрел берега. За линией боевых кораблей в короткие сроки были сконцентрированы шлюпки с первым эшелонем десанта, общая высадка отряда заняла четыре часа<sup>704</sup>. Оценка Александра III была позитивной – «На этот раз уже видно улучшение в подобных маневрах»<sup>705</sup>.

Таким образом, постепенно пришли к «британскому» варианту командования десантом с общим старшинством адмирала - командующего эскадрой. Такой порядок был позднее закреплён и в Высочайшей Инструкции на проведение десантной операции.

В 1895г. Н.Н. Обручев подвел итоги подготовки десантного отряда. «Может быть сформирован, тотчас же по получении приказания, десантный отряд из 51 батальона (13-й и 15-й пехотных дивизий, бригада 14-й дивизии, 4-я стрелковая бригада, 1-й креп[остной] артиллерийский и 2 саперн[ых] батальона), 4 сотен казаков и 80 полевых орудий, всего (по штатам мирного времени) до 35 т[ыс]. нижних чинов при 1816 лошадях и 432 повозках. Отряд этот снабжен всеми принадлежностями и припасами, необходимыми для переезда на судах, высадки на берег и последующих действий в продолжение 2 — 3 недель»<sup>706</sup>.

Таким образом, «общие результаты наших черноморских приготовлений за десятилетие» в значительной степени соответствовали тому,

---

<sup>704</sup> Кондратенко Р.В. Ук.соч. С.92.

<sup>705</sup> РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 100. Л. 160–218 об.

<sup>706</sup> РГВИА. Ф.400. Оп.4. Д.587. Л.210-219.

что было запланировано первоначально.

### *§3. Формирование группировки транспортов для десантной эскадры*

Очевидно, что способность гарантированно доставить заданное количество войск за определенное время в определенную точку является ключевой для любой десантной экспедиции. Вопрос о необходимом и достаточном числе средств перевозки для Босфорского десанта и в настоящее время является дискуссионным.

В историографии присутствует мнение, что именно нехватка транспортов на Черном море послужила одной из основных причин отказа от проведения высадки на Босфоре<sup>707</sup>. В основе этой точки зрения лежат высказывания как Великого князя Алексея Александровича, так и других высших чинов Морского ведомства, в том числе являвшихся сторонниками восточного – тихоокеанского направления военно-морской политики страны<sup>708</sup>.

В качестве основных транспортных средств любой смешанной морской экспедиции использовались по преимуществу коммерческие суда. «Для перевозок войск морем употребляются транспортные суда, военные и коммерческие; первые, специально приспособленные и всегда готовые, предпочитают вторым, но военные транспорты содержатся в весьма ограниченном количестве, а потому все государства основывают свою перевозку, главным образом на судах коммерческого флота»<sup>709</sup>.

В принципе в распоряжении экспедиции находились суда «Доброфлота» и РОПиТ, специализированных морских компаний с налаженными грузо-пассажирскими маршрутами по Черному морю. На каждый данный момент в портах ЧФ в тот период времени находилось до нескольких десятков грузо-пассажирских судов приемлемой вместимости, принадлежащих российским компаниями, прежде всего РОПиТ, и частным лицам.

---

<sup>707</sup> *Хвостов В.М.* Проблемы захвата Босфора в 90-х гг. XIX в. // Историк-марксист. 1930. №.20. С.100-129.

<sup>708</sup> *Арбузов В.В.* Броненосцы типа Екатерина II. СПб.,1994. С.18.

<sup>709</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф.Новицкого Т.9. СПб.,1912.С.56.

Их общее количество создавало впечатление наличия необходимого. Пункт 2 из Всеподданнейшего доклада военного и морского ведомств по вопросу экспедиции гласил – «Транспортные средства Черноморского пароходного общества и Добровольного флота в общем можно признать достаточными»<sup>710</sup>. «Транспортные суда всегда можно найти готовыми, и ни в найме, ни в покупке их никто не может нам препятствовать», - отмечалось в докладе по Главному штабу от 29 октября 1885г.

Так же, как и с подготовкой десантного отряда не учли практических вопросов организации. В целом, транспортная составляющая десантной эскадры должна одновременно удовлетворять трем требованиям. Транспортные должны быть необходимой вместимости и доступны в потребном количестве. При этом быть оборудованными как для перевозки десантных частей, так и для их быстрой высадки. И наконец – транспортные пароходы должны обладать необходимой мореходностью и скоростью.

Последнее требование – вообще критично для общего успеха. Еще Г.А. Леер отмечал, что «быстрота транспортной эскадры равна скорости наименее ходкого из транспортов, а выбор последних ограничен»<sup>711</sup>. Босфор находится не близко от русских портов – в 283 милях от Севастополя и в 329 милях от Одессы. Максимально допустимое время прибытия десантной эскадры к проливу после получения приказа – 40-45 часов. Это достижимо при следовании с постоянной средней скоростью в 7-8 узлов (узел – одна морская миля в час)<sup>712</sup>. Подобная крейсерская скорость реализуема при общей максимальной скорости судна не менее 10-12 узлов, хорошем состоянии судовых машин и удовлетворительных мореходных качествах, то есть способности длительное время выдерживать среднюю скорость при волнении на море.

Первоначальные расчеты генерала Филиппова 1886г.: для десанта

---

<sup>710</sup> Петров М. А. Подготовка России к мировой войне на море. М-Л, 1926. С.73.

<sup>711</sup> Энциклопедия военных и морских наук под ред .г.-л.Леера. Т.2. СПб., 1885. С.345.

<sup>712</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 586. Л. 53-60.

максимального состава - 35 батальонов при 16-18 батареях и 2 эскадронах (до 24 тыс.чел.) необходимы 5 пароходов «Доброфлота» и до 12 больших пароходов РОПиТ (вместимостью не менее 1,5 тысяч чел.)<sup>713</sup>

В документах Комиссии по обороне, относящихся к периоду 1885-86 гг., имеется перечень пароходов Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ) и Добровольного флота с распределением на разряды, по их вместимости<sup>714</sup>: В том числе указаны шесть пароходов РОПиТ и шесть – Доброфлота с максимальной вместимостью до 2 тыс.человек, а также 47 других с меньшей грузоподъемностью. Общим числом 59 судов. При первичном анализе – с гарантией покрывают все транспортные потребности десантной экспедиции.

В военной теории того времени десантная вместимость судов рассчитывалась следующим образом. За основу брался опыт отправки итальянского корпуса в Абиссинию морем в 1887г., согласно которому для коротких дистанций транспортировки (2-5 дней) на одного пехотинца с оружием должно приходиться 1,5-1,6 «регистраемых» тонн, на кавалериста – вдвое больше<sup>715</sup>.

При этом используются регистровые тонны (брутто тонны), мера объема, измеряющая помещения судна, которые могут быть заняты под полезный груз (пересчитывается из тоннажа общего водоизмещения по коэффициенту 0,59). Таким образом, на корпус в 30—35 тысяч человек теоретически необходимо 40-45 транспортов среднего тоннажа.

В начале XX века состав десантного корпуса определялся в среднем в 40 тысяч человек, требовавших для своего подъема 45-50 транспортов<sup>716</sup>. При этом для перевозки «русского корпуса нормального состава, то есть из 2-х пехотных и 1-й кавалерийской дивизии с артиллерией, необходимо до 70 частных

---

<sup>713</sup> Филиппов В.Н. Стратегическое описание Босфора. СПб., 1886 С.85.

<sup>714</sup> РГВИА.Ф. 400. Оп. 4. Д. 589. Л. 42.

<sup>715</sup> Обручев Н.А. Смешанные морские экспедиции// Военный сборник 1898. №9. С.32.

<sup>716</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф.Новицкого. Т.9. СПб.1912. С.55.

транспортов около 18 000 тонн водоизмещения»<sup>717</sup>. Примерно такое же соотношение сохранилось и в годы Первой мировой войны. Например, летом 1915 расчеты русского командования показали, что для полной перевозки трех армейских корпусов, запланированных для десанта на Константинополь (около 44 тыс.чел., 6500 лошадей и 2000 повозок) потребуется не менее 9 рейсов транспортного флота из имевшихся 52 судов<sup>718</sup>.

Увеличение количества транспортов объяснялось наличием у сухопутного корпуса, в отличие от специализированного десантного, обозов и артиллерии. Очевидно, что требуется большой объем для размещения орудий «с передком, прислугою и лошадьми».

В качестве примера оптимальных десантных транспортов можно привести пароходы «Царь» и «Царица», входившие в указанный перечень Комиссии по обороне.

По заказу РОПиТ в апреле и октябре 1883г. на английских верфях построены два двухпалубных парохода<sup>719</sup>. Почтово-пассажирский получил наименование «Царь» (после Февральской революции – «Посадник»), грузо-пассажирский - «Царица». Суда имели практически одинаковые технические характеристики и габариты – вместимость – 2398 брт, грузоподъемность – 2293 т. и максимальную скорость в 10 узлов. Оба были приписаны к порту Одессы, ходили на ближневосточных линиях, но в 1884-85 гг. привлекались для транспортировки переселенцев на Дальний Восток, перевозя за один рейс, кроме груза, несколько сотен человек в том числе в качестве «палубных» пассажиров («Царица» в три рейса – 250, 316 и 529 чел.)

Общая десантовместимость – свыше 1,5 тыс. человек у каждого судна, исходя из количества брутто тонн. Таким образом, скорость и вместимость отвечают требованиям экспедиции, трюмы оборудованы для перевозки людей,

---

<sup>717</sup> Там же. С.56.

<sup>718</sup> Айрапетов О.Р. Участие Российской империи в Первой мировой войне (1914-1917). Т.2: 1915 год – апогей. М., 2014. С.109.

<sup>719</sup> Трифонов Ю.Н., Лемачко Б.В. Русское общество пароходства и торговли. 1856-1932 годы (краткий исторический справочник). СПб., 2009. С.72-74.

командный состав судов имеет опыт навигации по Черному морю.

По заключению Комиссии по обороне Черноморского побережья, от 7 марта 1887г. имелись «транспорты для подъёма: 30 тыс. человек (39 батальонов), 2 тыс. лошадей (в т. ч. 4 каз. сотни), 420 повозок, 64 орудий, 84 зарядных ящика и 8 лафетов. Транспорта недостаёт для подъёма 2 тысяч человек, т. е. 1 большого парохода»<sup>720</sup>. Очевидно, что подобные расчеты производились исходя из общего количества подходящих мореходных судов Доброфлота и РОПиТ, доступных для фрахта в случае необходимости.

В этой связи генерал В.Н. Филиппов высказывал следующие рекомендации – «пароходы Добровольного флота, как не имеющие правильных рейсов, всегда могут быть собраны, не возбуждая никаких подозрений; пароходы же Рус.Общ.Парох. и Торговли, делающие постоянно одни и те же рейсы, могут быть сменяемы судами меньших размеров, чтобы приучить публику к этого рода изменениям»<sup>721</sup>.

В целом ситуация не выглядела критической. По состоянию на 1885г.

РОПиТ на всех своих линиях располагал 80 пароходами с общим водоизмещением в 87 тыс.тонн<sup>722</sup>. Вопрос заключался в скорости их сбора при необходимости и технического состояния на это момент.

В том же году начались десантные учения, к которым с самого начала стали привлекать суда РОПиТ.

В «Описании высадки десантного отряда вовремя манёвра в юго-западной части Крыма 23 августа 1886 года» они характеризовались следующим образом. Половина эскадры вышла из Одессы, другая половина – из Севастополя. Соединение двух эскадр произошло с опозданием на два часа. Главная причина - плохие морские качества четырёх шхун РОПиТа, которые потеряли ход на зыби с 7 до 4 узлов в час. К тому же из-за качки на этих судах становилось плохо лошадям, находящимся на них. Если же требовалось

---

<sup>720</sup> РГВИА.Ф. 400. Оп. 4. Д. 584. Л. 87.

<sup>721</sup> *Филиппов В.Н.* Стратегическое описание Босфора. СПб.,1886. С.86.

<sup>722</sup> *Иловайский С.И.* Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. Одесса,1907.С .279.

остановиться, шхуна всё равно не могла стоять на месте, так как при остановке машины её ставило поперёк зыби<sup>723</sup>. Маневры 1887г. также продемонстрировали недостаточную готовность судов и команд РОПиТ к требованиям экспедиции.

В докладах главы Комиссии по обороне начальнику Главного штаба Н.Н. Обручеву отмечалось и другая негативная черта: «При разборе десантных манёвров прежде всего бросался в глаза как главная, а иногда и единственная причина неудовлетворительного их хода - недостаток дисциплины в экипажах коммерческих судов, служивших войскам транспортами»<sup>724</sup>. Практиковалось даже доукомплектование экипажей командными кадрами – офицерами Черноморского флота. 14(26) марта 1883г. Доброфлот был передан в ведение Морского министерства<sup>725</sup>. Первоначально весь судовой состав формировался из чинов Морского министерства, переход к использованию вольнонаемных матросов проходил в 1880-89 годы<sup>726</sup>. Но командирами и офицерами судов Доброфлота и после 1889 года назначались действующие офицеры флота, наемными были только матросы и техники<sup>727</sup>. Пароходы общества стали рассматриваться в качестве резерва флота и потенциальным противником.

В дальнейшем низкое качество экипажей используемых коммерческих пароходов служило постоянной помехой для должной организации экспедиции. И в начале XX века авторы «Морского сборника» утверждали, что «команды на коммерческие суда набираются из людей, приходящих на заработки со всех концов империи; люди эти – случайные базарные рабочие, совершенно не знакомые ни с морем, ни с морской службой и лишенные всякого понятия о какой бы то ни было дисциплине». Администрация РОПиТ жаловалась, что «в

---

<sup>723</sup> Бакулин В.М. Военная подготовка Россией Босфорской экспедиции в 80-начале 90-х годов XIX века. М., 2008. С. 144.

<sup>724</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 612. Л. 170.

<sup>725</sup> ПСЗ. Собрание третье. СПб.1886. Т.3. 1883. №.1424. С.77.

<sup>726</sup> Поггенполь М.Ю. Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-тилетнего его существования. СПб., 1903. С.74-75.

<sup>727</sup> Список личного состава Добровольного флота. СПб.,1889. С.4-16.; Список личного состава Добровольного флота. СПб.,1893. С.7-17.; Список личного состава Добровольного флота. СПб.,1895. С.8-21.

урожайные годы дело комплектования торговых судов вообще, а пароходов Русского общества в особенности, доходит до кризиса...»<sup>728</sup>.

В 1888г. генералом Рербергом по поручению главы Комиссии генерала Х.Х. Роопа составлена итоговая записка «Материалы для составления предположений о десанте на Босфор. План экспедиции». На тот момент руководство Одесского военного округа сделало неутешительный вывод – «выполнение десантной экспедиции по предложенному в этой записке плану было признано невозможным по средствам того времени»<sup>729</sup>. Основная причина – нехватка (в конкретный момент) и плохое состояние транспортов.

Решение проблемы транспорта для экспедиции осуществлялось одновременно по двум направлениям. Прежде всего, Комиссия по обороне начала работать с пароходами РОПиТа. Обратили внимание на контракт с Обществом 1886г., который предусматривал предоставление военному ведомству 26 пароходов и 16 шхун с 7-дневной готовностью. Комиссия заключила - «Контракт этот настолько не соответствует настоящему положению дел, что должен быть вновь пересмотрен»<sup>730</sup>. В первую очередь необходимо было сократить срок готовности, «мобилизация пароходов, по получение на то приказания, должна начинаться немедленно»<sup>731</sup>

В итоге предлагалось - из списка исключить из-за изменения состава судов РОПиТ 6 пароходов и 2 шхуны, добавить 16 новых пароходов. Кроме этого - число новых тяжелых шлюпок для десанта весьма значительно, «должно подготовить для них гребцов» - увеличение количества сводно-морских рот или командировка нужного количества из Черноморского флота; - сокращение срока готовности с 7 дней (слишком много), «все пароходы, равно как и все к ним запасы, должны содержаться в большей готовности».

Комиссия учитывала, что часть пароходов будет мобилизовываться в Одессе, часть – в Севастополе, «причем не может быть заранее определено,

---

<sup>728</sup> Цехи вольных матросов // Неофициальный отдел. Морской сборник.1901.№2. С.48-49.

<sup>729</sup> РГВИА. Ф.400. Оп.4. Д.588. Л.14.

<sup>730</sup> РГАВМФ. Ф.1318. Оп.1. Д.7. Л.5.

<sup>731</sup> РГАВМФ. Ф.1318. Оп.1. Д.8. Л.18.



какой из пароходов в каком порту случится»<sup>732</sup>. В связи с этим в массовом порядке организована установка на все подходящие суда РОПиТ специальных шлюп-балок для подъема тяжелых шлюпок и ботов. К концу 80-х годов установлено более 50 пар шлюп-балок из ранее приобретенных 60<sup>733</sup>. В дальнейшем планировали применять более легкие, универсальные, подходящие для любого парохода – по типу шлюпбалок парохода Доброфлота «Орел». Херсонская казенная палата выделила Комиссии специальный дополнительный кредит на их покупку и на дооборудование под перевозку пехоты двух дополнительных пароходов<sup>734</sup>.

К 1894г. найден и организационный способ решения проблемы периодического отсутствия в портах конкретных оборудованных судов, предусмотренных планами посадки десанта, а наличия в то же время в портах «неучтенных». Комиссия приняла решение о регулярных проверках распределения войск по судам, предназначенных к посадке в Севастополе и Одессе. «Следует периодически производить такие проверки, руководствуясь сведениями о наличии настоящих судов и нарядами штаба Одесского военного округа о войсковых частях, предназначенных к посадке в Севастополе и Одессе, с указанием численности этих частей и с подразделением их на две группы соответственно двум районам высадки (на левом и правом берегу пролива)»<sup>735</sup>.

Суть заключалась в регулярном, вне зависимости от ежегодных учений, контроле офицерами штаба округа и десантных частей наличия тех или иных судов РОПиТ в портах с составлением запасных планов посадки на каждый конкретный случай.

Другим направлением решения транспортной проблемы являлось более широкое привлечение, по рекомендации Н.Н. Обручева, пароходов Добровольного флота. Начало создания этого флота относится к 1878г., когда «по почину Императорского общества содействия русскому торговому

---

<sup>732</sup> Там же. Л.5 об.

<sup>733</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 584. Л.155.

<sup>734</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 607. Л. 6.

<sup>735</sup> РГАВМФ. Ф.1318. Оп.1. Д.8. Л.14 об.

мореходству, открылась повсеместная в Империи подписка на приобретение быстроходных пароходов, которые в военное время можно было бы обратить в крейсера-истребители торговых судов и этим путем получить оружие для борьбы с Англией»<sup>736</sup>.

Май 1878 года - император утверждает устав «Общества Добровольного флота», согласно которому цель общества заключалась в эксплуатации судов Доброфлота в мирное время в видах развития отечественной промышленности и судоходства с сохранением постоянной готовности судов для надобности правительства. Ранее, в мае месяце Общество на чрезвычайном общем собрании разъяснило свои цели следующим образом – «Суда эти, в случае войны, передавать в распоряжение правительства на военные надобности в качестве крейсеров, в мирное же время обращать на цели торговые»<sup>737</sup>. Получающиеся прибыли должны были отчисляться на погашение стоимости пароходов и на приобретение новых – «Выгоды...употреблять исключительно на поддержание и приобретение новых судов Добровольного флота»<sup>738</sup>. Первоначально Общество находилось в ведении министерства финансов, позднее – Морского министерства.

Таким образом, основной целью данной структуры являлось не извлечение прибыли, а создание полноценного резерва вспомогательных крейсеров и, позднее, транспортов. В этом плане крайне показательной является судьба первых четырех лайнеров Общества Добровольного флота.

Летом 1878г. военно-морское отделение Общества под председательством адмирала генерал-адъютанта К.Н. Посьета сформулировало требования к приобретаемым судам. Скорость хода не менее 13 узлов, «прочность достаточная для ношения артиллерии 6-ти и 8-ми дюймового калибра», запас угля на 20 дней плавания полным ходом, стоимость не более

---

<sup>736</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф.Новицкого. Т.9. СПб.,1912.С.141.

<sup>737</sup> *Поггенполь М.Ю.* Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-тилетнего его существования. СПб., 1903. С.5.

<sup>738</sup> Там же.

650 тысяч рублей каждое<sup>739</sup>.

Для непосредственного подбора кораблей за границу были командированы три старших морских офицера – будущие капитаны крейсеров. Среди них был и капитан I ранга Н.В. Копытов, которому в дальнейшем суждено было стать вице-адмиралом и командующим Практической эскадрой Черноморского флота<sup>740</sup>. Уже в июне 1878г. у Гамбургско-Американского пароходного общества приобретены три лайнера (британской постройки) «Holzatia», «Thuringia» и «Hammonia». Примечательно, что кому каким судном командовать офицеры флота решали жребием<sup>741</sup>.

Суда имели водоизмещение – 5000 тон каждое и скорость – от 13,5 до 14 узлов. К моменту завершения сделки усилиями военно-морского агента России в Берлине капитана 2 ранга Н.А. Неваховича на заводах Круппа приобретена (и направлена в Россию) артиллерия со всеми принадлежностями и снарядами для всех трех.

По прибытии в Россию суда были включены в состав Черноморского флота и переименованы – «Гользация» стала «Россией», «Тюрингия» - «Петербургом» и «Гаммония» - «Москвой». «В июле 1878г. отремонтированные, вооруженные артиллерией и укомплектованные они стояли в Кронштадтском рейде в полной готовности для крейсерской службы»<sup>742</sup>.

Четвертый лайнер «Доброфлота» - «Нижний Новгород» был приобретен летом того же года.

После того, как напряженность в отношениях с англичанами несколько спала, все три крейсера были разоружены и снова переданы Доброфлоту, при этом капитаны сменились, но на кораблях оставлена основная часть экипажей. В 1878г. приняли участие как транспорты перевозке войск из Сан-Стефано в

---

<sup>739</sup> Там же. С. 9.

<sup>740</sup> Альманах современных русских государственных деятелей. СПб.,1897. С.678.

<sup>741</sup> *Поггенполь М.Ю.* Ук. соч. С 9.

<sup>742</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф.Новицкого Т.9. СПб.,1912.С.142.

Одессу (перевезли до 13 тысяч чел., 3600 лошадей и 300 тысяч пудов груза)<sup>743</sup>.

В 1880г. во время обострения отношений с Китаем «Москва», убрав артиллерию в трюмы, в качестве грузового парохода совершила переход на Дальний Восток. По прибытии вооружение было вновь установлено, и «Москва» вошла в состав Тихоокеанской эскадры адмирала Лесовского как крейсер. Два других парохода Общества, закрепленные за дальневосточными линиями, обеспечивали деятельность эскадры как угольный и госпитальный транспорты<sup>744</sup>.

В дальнейшем три рассматриваемых судна уже имели прямое отношение к подготовке Босфорской экспедиции. «Петербург» («Тюрингия») в мае 1893г. снова причислена к Морскому министерству как учебное судно уже под названием «Березань». «Россия» («Гользакия») – неоднократно ходила на Дальний Восток с артиллерией в трюмах. В ноябре 1894г. как «Днестр» опять зачислена в состав Черноморского флота.

У всех трех первых лайнеров вместимость составляла до 3000 брутто тон, соответственно они могли принять на борт до 2 тыс.чел. каждый. Таким образом, полностью соответствовали требованиям экспедиции как скоростные десантные транспорты. Соответственно в планах операции «Березань» и «Днестр» рассматривались специфически как перевозчики орудий Особого артиллерийского запаса и использовались в этом качестве на многочисленных учениях.

Летом 1879г. «Доброфлотом» заказана на французских верфях постройка пятого лайнера - «Ярославль». В 1882г. судно вошло в состав Черноморского флота как крейсер 1-го ранга «Память Меркурия». Крейсер имел водоизмещение в 3000 т., скорость 16,5 узлов и дальность плавания – 14800 миль. По сравнению с первоначальными планами его артиллерийское вооружение было несколько облегчено, но все равно являлось внушительным –

---

<sup>743</sup> Поггенполь М.Ю. Ук. соч. С.102.

<sup>744</sup> Там же. С.103.

6 152-мм орудий, 4 107-мм и 4 мелкокалиберные пушки<sup>745</sup>.

В течение длительного времени «Память Меркурия» являлся не только единственным крейсером на Черном море, но и самым быстроходным и мощным среди мореходных кораблей флота. Во всех известных планах десантной операции с 1882г. крейсеру отводятся ответственные роли, первоначально – как постановщику минных заграждений, позднее – как лидеру миноносцев. С 1887г. он принимал участие в ежегодных десантных маневрах с артиллерийскими стрельбами. Осенью 1894г. крейсер доставил из Ялты в Севастополь тело усопшего Александра III.

Успешный опыт приобретения Доброфлотом первых пяти лайнеров и их дальнейшее использование в интересах военно-морского флота демонстрирует высокий уровень взаимопонимания и сотрудничества с Морским министерством, несмотря на имевшие место противоречия, первоначально возникшие между морским министром И.А. Шестаковым и руководителем Общества К.П. Победоносцевым.

Видный государственный и общественный деятель Константин Петрович Победоносцев являлся одним из создателей Доброфлота, а в мае 1879 года, будучи тайным советником, был избран председателем правления Общества<sup>746</sup>. По мнению современных историков, К.П. Победоносцев в последний период царствования Александра II воспринимал создаваемую структуру как «средство борьбы против одного из столпов правительственного либерализма – главы Морского министерства Великого князя Константина Николаевича»<sup>747</sup>. После восшествия на престол Александра III, К.П. Победоносцев стремился во всем поддерживать начинания своего бывшего воспитанника, в том числе и в плане всемерного использования судов Доброфлота для военных и транспортных нужд. Константин Петрович не имел какого-либо морского образования или опыта, однако на посту руководителя

---

<sup>745</sup> Conway's All the World's Fighting Ships.1860-1905. London, 1979. P.192.

<sup>746</sup> Поггенполь М.Ю. Ук. соч. С.44.

<sup>747</sup> Полунов А.Ю. К.П.Победоносцев в общественно-политической и духовной жизни России. М., 2010.С.167.

Общества проявил как высокие организационные способности, так и те качества, которые за ним признавали даже недоброжелатели и которыми он сам гордился – «бескорыстие, отсутствие честолюбия и тщеславия, отдаленность от общественных верхов»<sup>748</sup>.

При этом обер-прокурор Синода не являлся бездумным энтузиастом захвата Проливов, хорошо понимая масштаб задачи и возможные последствия. Так, решение Николая II о проведении экспедиции, принятое в ноябре 1896г., К.П. Победоносцев прокомментировал, по воспоминаниям С.Ю. Витте, латинским изречением «Жребий брошен» (в варианте «*Jacta est alea*») с добавлением «Помилуй нас Бог!»<sup>749</sup>

При решении рабочих вопросов порой возникали и разногласия, например, между Победоносцевым и назначенцем Александра III морским министром И.А. Шестаковым. В ходе обсуждения «Двадцатилетней судостроительной программы» в мае 1882г. К.П. Победоносцев ходатайствовал о выделении специальной отдельной субсидии Доброфлоту в миллион рублей, подчеркивая высокие качества первых построенных Обществом лайнеров в противопоставление казенным судам. В ответ морской министр похвалил «Ярославль», но доказал, что полностью заменять «крейсера добровольцами – чистая фантазия», предложив ограничиться вместо субсидии Доброфлоту лишь помильной платой<sup>750</sup>. Этот вариант и был реализован впоследствии.

Следует отметить, что Иван Алексеевич Шестаков, как и Н.Н. Обручев, являлся последовательным сторонником всемерного укрепления Доброфлота именно в его транспортном качестве. Так, рассматривая весной 1887г. варианты использования остатков «экстраординарного» кредита, выданного ранее, он отметил в дневниках – «на мою долю еще 900 тыс., которые и хочу употребить на военный транспорт Добровольного флота»<sup>751</sup>.

В целях коммерческого использования дорогих в содержании лайнеров

---

<sup>748</sup> Там же.С.122.

<sup>749</sup> Витте С.Ю. Воспоминания. Т. 2. М., 1994.С.93

<sup>750</sup> Шестаков И. А. Дневники (1882–1888 годы). СПб., 2014.С.38.

<sup>751</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882-1888 годы). СПб.,2014.С.393.

Добровольный флот принял активное участие в организации торгового морского сообщения с Дальним Востоком. Летом 1879 года по маршруту Одесса-Владивосток отправился четвертый из приобретенных пароходов – «Нижний Новгород». Государством в этой связи выплачивалась Доброфлоту специальная субсидия по схеме, использованной с РОПиТ, - в виде особой помильной платы. К 1895г. насчитывалось уже 16 регулярных рейсов по указанному маршруту<sup>752</sup>.

Пароходы Доброфлота перевозили на Сахалин ссыльно-каторжных, во Владивосток – новобранцев, а также военные и флотские грузы, заключив специальные соглашения с министерством внутренних дел, а также военным и морским ведомствами<sup>753</sup>. Примечательно, что в обратный путь лайнеры загружались грузом чая, оптом и недорого скупаемого у китайских торговцев «из первых рук, без посредства иностранцев»<sup>754</sup>, выступая таким образом неким аналогом знаменитых «чайных» клиперов.

К 1890г. общее водоизмещение пароходов Доброфлота превысило 50 тысяч тонн, что было достаточно для одновременной перевозки 36-40 тыс.чел. Активная деятельность Общества привела к наличию достаточного количества быстроходных и вместительных судов, оборудованных для транспортировки людей на длительные расстояния – «в закрытых и хорошо вентилируемых помещениях»<sup>755</sup>. Капитаны судов имели необходимый опыт дальней морской навигации, команды же в значительной степени комплектовались по примеру первых трех лайнеров из военных моряков с выплатой им довольствия и содержания за счет морского ведомства<sup>756</sup>. В море суда и экипажи действовали в соответствии с требованиями Морского устава. Все это составляло разительный контраст с отмеченными выше недостатками пароходов РОПиТ.

Нельзя сбрасывать со счетов и вопрос оборудования кораблей. «Каждый

---

<sup>752</sup> Военная энциклопедия под ред.В.Ф.Новицкого. Т.9. СПб.,1912.С.141.

<sup>753</sup> Поггенполь М.Ю. Ук. соч. С.103.

<sup>754</sup> Там же. С.48.

<sup>755</sup> Там же. С.103.

<sup>756</sup> Там же. С.72.

пароход Доброфлота еще в мирное время был снабжен поворотными шлюпбалками для подъема на борт шлюпок и ботов, а также прочим оборудованием»<sup>757</sup> для перевозки войск.

Примечательно, что в конце 80-х годов руководство РОПиТ выступило с идеей «объединения» с Доброфлотом, каковое в реальности могло привести к поглощению Русским обществом пароконства конкурента с перехватом выгодных дальневосточных госконтрактов<sup>758</sup>. Идея объединения была поддержана развернувшейся газетно-журнальной кампанией изданий либерального толка. Первоначально к этой идее склонялся даже морской министр И.А. Шестаков, увлеченный перспективой «обновить Добровольный флот современными судами»<sup>759</sup>. С учетом значительной разницы в состоянии и мобилизационной готовности судов двух обществ Александр III в итоге выступил категорически против подобного нововведения, а морской министр свои взгляды скорректировал.

К середине 90-х годов Доброфлот приступил к активным закупкам не только пароходов-лайнеров («крейсеров»), но и грузовых пароходов. Официальной мотивировкой явилась необходимость достижения общей коммерческой самоокупаемости. Постоянное содержание в должной готовности «крейсеров» действительно являлось весьма затратным процессом, соответственно Доброфлоту требовались суда, «которые в тоже время были бы способны окупать свое содержание возлагаемой на них работою»<sup>760</sup>. Все же, как представляется, свою роль в этом решении сыграли рекомендации начальника Главного штаба по расширению использования судов Доброфлота в десантной операции.

В 1892г. при обсуждении на Государственном совете ходатайства Доброфлота о продлении правительственных субсидий, было поставлено

---

<sup>757</sup> *Бирюк С.Н.* Деятельность Добровольного флота по переброске войск на Дальний Восток в 1900 г. //Гангут. 2013. №77.С. 56-68.

<sup>758</sup> *Шестаков И.А.* Дневники (1882-1888 годы). СПб.,2014.С.453.

<sup>759</sup> Там же.

<sup>760</sup> *Поггенполь М.Ю.* Ук. соч. С.146.



условие дальнейшей финансовой поддержки – постройка Обществом 4 быстроходных «крейсеров» и 2 грузовых пароходов<sup>761</sup>. В итоге, за период с января 1893г. по январь 1902г. судовой состав Доброфлота увеличился на 4 лайнера («Петербург», «Москва», «Херсон», «Смоленск») и 8 грузовых пароходов («Ярославль», «Тамбов», «Владимир», «Воронеж», «Киев», «Екатеринослав», «Казань»)<sup>762</sup>. При этом «крейсера» обладали водоизмещением 9-10 тыс.тонн и скоростью в 19 узлов, пароходы-транспорты – 8-10 тыс.тонн, скоростью в 12-13 узлов и повышенной по сравнению с лайнерами грузоподъемностью. Кроме того, начиная с «Орла» (1890 г.), пароходы-лайнеры зачастую оборудовались специальным помещением для палубных пассажиров на 1200-1800 человек в зависимости от продолжительности рейса<sup>763</sup>.

Необходимо отметить, что РОПиТ также постоянно наращивал водоизмещение своих судов. К концу 1895г. их общее число несколько уменьшилось – до 75 пароходов, однако водоизмещение выросло до 136 тыс.тонн<sup>764</sup>.

Таким образом, к концу века Россия располагала достаточными, чуть ли не избыточными, транспортными возможностями для переброски десанта нужного количества в ходе планируемой Босфорской операции.

Желательно упомянуть, что западные историки традиционно не придавали должного значения роли Доброфлота в срочной транспортировке десанта и Особого запаса, являвшегося по сути «страховым полисом» для успеха экспедиции. Например, и А. Мардер, и Н. Папастратигакис подчеркивают функции Общества как поставщика «быстрых лайнеров» - вспомогательных крейсеров, в том числе для возможной крейсерской войны на коммуникациях<sup>765</sup>. При этом действительная важность Доброфлота по замыслу

---

<sup>761</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф.Новицкого. Т.9. СПб.,1912.С.141.

<sup>762</sup> Поггенполь М.Ю. Ук. соч. С.156.

<sup>763</sup> Поггенполь М.Ю. Ук. соч. С.148.

<sup>764</sup> Иловайский С.И. Ук. соч. С .279.

<sup>765</sup> *Papastratigakis N. Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. P.58.*

Н.Н. Обручева и И.А. Шестакова остается в тени, несмотря на упоминание исследователями использования кораблей Общества в транспортном качестве.

В 1900г. возможности «Доброфлота» по масштабной перевозке воинских частей прошли проверку на практике. При подавлении Боксерского восстания в Китае суда Доброфлота были привлечены в качестве транспортных средств для переброски войск в Порт-Артур. «В начале 23 июня 1900 года последовало повеление Николая II об отправке 3-й и 4-й стрелковых бригад с их артиллерией из состава Киевского и Одесского военного округа»<sup>766</sup>. Доброфлот успешно справился с поставленной задачей. Примечательно, что для отправки войск было создано Управление по транспортировке под руководством помощника командующего войсками Одесского военного округа, генерала от кавалерии Д.П. Дохтурова, который на тот момент являлся одним из основных организаторов Босфорской экспедиции<sup>767</sup>.

Для перевозки передали 8 кораблей Доброфлота. В итоге 4-я стрелковая бригада (целиком) вместе со своей артиллерией и летучим артиллерийским парком перевезена за один (самый первый) рейс четырьмя судами Доброфлота (лайнеры «Москва» 3-я, «Саратов» 2-й, и «Херсон», транспорт «Киев»). По донесению генерал-майора Э.В. Экка ( пом.нач.штаба Одесского округа) – 4-я стрелковая бригада полностью, то есть 13-й, 14-й, 15-й, 16-й стрелковые полки, 4-й стрелковый артдивизион (артиллерийская часть, закрепленная за стрелковой бригадой) в составе трех батарей и одного летучего артиллерийского парка, всего примерно 7200 человек<sup>768</sup>. Кроме этого – «Москва» везла на Дальний Восток в трюмах артиллерию, поэтому перевозила лишь немногим более 1000 человек. Впоследствии после установки орудий она вошла в состав Тихоокеанского флота как вспомогательный крейсер. Примечательно – боеприпасы и основной боекомплект перевозились отдельно – транспортами «Днестр» и «Прут».

---

<sup>766</sup> С.Н. Бирюк Деятельность Добровольного флота по переброске войск в 1900 г. // Гангут. 2013. №77. С.57.

<sup>767</sup> Там же.

<sup>768</sup> Там же.

Всего в 1900г. перевезли на Дальний Восток примерно 25 тысяч человек, в том числе 2 артиллерийских дивизиона и два летучих артиллерийских парка, а также 12 полевых госпиталей. В итоге потребовалось – с арендованными всего 20 судов среднего и большого водоизмещения<sup>769</sup>. Таким образом, транспортная реализуемость экспедиции на Босфор была подтверждена на практике.

В официальном списке действующих пароходов Добровольного флота на 1901 г. числилось 15 крупнотоннажных судов, причем только одно из них («Нижний Новгород») обладало максимальным ходом в 10½ узлов, остальные – от 12 узлов и выше. Их общая вместимость составляла прим. 37857 регистровых тон (3 785797 куб.футов)<sup>770</sup>, что позволяло осуществлять перевозку в трюмах более 25 тыс.чел., даже «без палубных пассажиров».

Применительно к середине 90-х годов можно отметить наличие разнообразных способов увеличения количества перевозимой пехоты при недостатке транспортов. На основные способы указывал десятилетием раньше генерал В.Н. Филиппов - брать только две лошади в артиллерийскую упряжку вместо шести, сократить число орудий полевой артиллерии и обозы госпиталей. Косвенным подтверждением принятия именно такой практики является просьба Н.Н. Обручева в 1895г. о выделении только трех дополнительных транспортов – артиллерийского (для перевозки полевых орудий и боезарядов), транспорта-конюшни и госпитального судна.

Имелись и другие способы. Так, на учениях 90-х годов постоянно практиковалась перевозка пехотных частей на броненосцах. Например, на маневрах 1895г. броненосец «Екатерина II» принял на борт в качестве десанта 1 генерала, 23 офицера и 662 нижних чина. «12 Апостолов» - 1 генерал, 14 офицеров и 436 нижних чинов, «Георгий Победоносец» - 1 генерал, 22 офицера и 669 солдат и унтер-офицеров<sup>771</sup>. С учетом того, что экипаж броненосца был в целом сопоставим с численностью взятого десанта, подобная практика несла с

---

<sup>769</sup> Там же.

<sup>770</sup> Список пароходов Добровольного флота и капитанов пароходов на 1901 год // Морской сборник.1901.№3.С.4.

<sup>771</sup> РГАВМФ. Ф.920. Оп.1. Д.196. Л.247 об.

собой достаточные неудобства в рейсе, но на коротких дистанциях транспортировки с этим мирились. В 1897г. боевые суда эскадры в совокупности принимали на борт примерно 4000 чел. десанта<sup>772</sup>.

Пехота, кроме того, могла перевозиться не только в трюмах, но и на палубе транспортов в качестве «внеклассных» или палубных пассажиров (учения 1903г.). В этом случае количество единовременно перевозимых людей могло быть увеличено в 1,5-2 раза.

Имелся еще один резерв – в виде упоминавшегося выше судового десанта. Каждое судно 1-го и 2-го ранга могло отправить в десантную партию не менее 30% строевых чинов, а также часть гребцов на шлюпки и прислугу к десантным орудиям<sup>773</sup>. Таким образом, броненосец десантной эскадры имел способность направить в десант не менее 150 человек, то есть десантную роту. В пересчете на эскадру общая численность «судовых команд» могла достигать 1000 человек, что с учетом подготовки моряков и наличия у них десантной артиллерии формировало серьезную силу, позволяющую сократить число перевозимой пехоты на 1-2 батальона. Следует отметить, что русская военная теория того времени в целом неодобрительно относилась к судовому десанту, как отвлекающему команды боевых кораблей от основных функций<sup>774</sup>. Но теоретически подобная возможность сохранялась.

Нельзя не отметить, что Военное министерство Великобритании в начале 1890-х годов насчитало 12 больших пароходов РОПиТ с общим тоннажем 20 771 т., оборудованных усиленными шлюп-балками для десантных ботов, а также сделало вывод о том, что в русских черноморских портах легко может быть собран транспортный флот для перевозки 20 000 человек десанта<sup>775</sup>.

#### *§4. Вопросы судостроения и логистики в создании экспедиционной эскадры*

---

<sup>772</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 75.

<sup>773</sup> Инструкция для судового десанта. СПб., 1887. С.2.

<sup>774</sup> Обручев Н.А. Смешанные морские экспедиции// Военный сборник. 1898.№9. С.56.

<sup>775</sup> Marder A.J. The Anatomy of British Sea Power. New York, 1940. P.157.

Воссоздание Черноморского флота и в целом подготовка Босфорской экспедиции были невозможны без развитой судостроительной промышленности на юге России и соответствующих транспортных сетей. Проблема осложнялась тем, что основные судостроительные мощности и адмиралтейство исторически располагались в Севастополе и на завершающем этапе Крымской войны были взорваны англичанами, вошедшими в южную часть города. Положения Парижского мирного договора о придании Черному морю нейтрального статуса делали невозможным прямое восстановление Российской империей военно-морских верфей. Даже адмиралтейство и верфи в Николаеве пришлось объявить «складами и продовольственными магазинами», чтобы вывести их из-под действия договора.

В сложившейся ситуации пришлось прибегнуть к использованию частных коммерческих предприятий с завуалированной ролью государства, системы, позднее полностью оправдавшей себя. В марте 1858г. учреждается коммерческое предприятие «Севастопольское адмиралтейство Русского общества пароходства и торговли», которому и передаются в «аренду» в действительности почти не существующие портовые мощности<sup>776</sup>.

Примечательны условия этого соглашения – участки земли передавались казной бесплатно или за символическую плату сроком на 30-40 лет с обязанностью восстановления, а точнее постройки верфей, пристаней и сопутствующей инфраструктуры. По истечении этого срока государство возвращало себе участок земли и могло выкупить верфи и другие технические здания «по их действительной стоимости». В обязанности Общества входило после восстановления верфей строительство боевых кораблей флота по казенным заказам. При этом РОПиТ на коммерческой основе мог строить и гражданские суда, но с безусловным преимуществом оборонных контрактов. Примерно по этой же схеме РОПиТу в 1887г. был передан участок земли в

---

<sup>776</sup>Барышников М.Н. Русское общество пароходства и торговли в первое двадцатипятилетие деятельности (1856-1880). Публикация 08.11.2017. URL: [http:// viperson.ru](http://viperson.ru). Дата обращения 16.04.2022.

Одессе для строительства адмиралтейства и верфей, поскольку срок «аренды» земли в Севастополе подходил к концу<sup>777</sup>.

В дальнейшем большинство пароходов Общества строились или покупались за границей, в том числе из-за того, что его собственные судостроительные мощности были заняты практически постоянно.

Современные историки характеризуют основную задачу РОПиТ в отношении Севастопольского адмиралтейства достаточно категорично - «Создание почти с нуля судостроительной и ремонтной базы»<sup>778</sup>. Причем речь шла не только о Севастополе, но и о налаживании портового хозяйства в Керчи, Феодосии и Евпатории. В 1857г. один из директоров-распорядителей РОПиТ представил членам правления следующие цифры: «только первоначальное обустройство крымских портов потребует громадной суммы в 202 тысячи рублей,... в т.ч. на Севастополь – 9,5 тысячи»<sup>779</sup>. При этом осуществлять финансирование РОПиТ, как частное предприятие, должен был за счет собственных средств, источником которых выступали его морские перевозки, а также – опосредованно – помильная плата, выплачиваемая государством.

1857-58 гг. в деятельности Общества ознаменовались значительным ростом годовой выручки (на 129,5%), что позволило развернуть масштабную инвестиционную программу<sup>780</sup>. Значительные средства выделяются на возведение в Севастопольском адмиралтействе большого «Мортонова» эллинга, пристани и механического завода. Только на строительство эллинга, без сопутствующих ему работ, выделено 340 тыс.руб. В это же время ассигновано 200 тысяч на разработку антрацитового месторождения в Области Войска Донского<sup>781</sup>.

---

<sup>777</sup> *Иловайский С.И.* Ук. соч.С .229.

<sup>778</sup> *Барышников М.Н.* Русское общество пароходства и торговли: учреждение, функционирование, перспективы развития (1856-1864 гг.) // Экономическая история. Ежегодник. М.,2016.С.113.

<sup>779</sup> Там же.

<sup>780</sup> Отчет Высочайше утвержденного Русского общества пароходства и торговли за 1858г. СПб.,1859. С.124.

<sup>781</sup> *Иловайский С.И.* Ук. соч. С.44.

Осенью 1882г., в год принятия кораблестроительной программы, РОПиТ начал работы по возведению Алексеевского и Александровского (Западного и Восточного соответственно) сухих доков адмиралтейства. В обустройстве доков активное участие принимало и государство. В 1885г. морской министр И.А. Шестаков так описывал свои впечатления от стройки – «Док представил грандиозное зрелище. Уже вся форма окончена. Остановка за затвором; нужно понудить Брянский завод»<sup>782</sup>. Строительство первого дока окончательно завершено весной 1886г., в мае на его освящении присутствовал император Александр III<sup>783</sup>.

Для постройки броненосцев одновременно перестраивались и Николаевские верфи. Под руководством вице-адмирала А.А.Пещурова, одного из инициаторов созыва Особого совещания 1881г., а в тот момент Главного командира Черноморского флота и портов, в 1884-86 гг. отремонтирован седьмой эллинг – потратили 72 тыс.руб., удлиннили на несколько десятков метров, установили новый навес-шатер<sup>784</sup>.

В 1883-89 гг. на верфях РОПиТа построены броненосцы «Синоп» и «Чесма», однотипные «Екатерине II», спуск «Чесмы» на воду произошел на полгода раньше контрактного срока - практически одновременно с «Екатериной»<sup>785</sup>. Позднее построен последний корабль серии – «Георгий Победоносец», уже с защищенными барбетами (1889-94 гг.)

В целом к 1895г. с Севастопольских верфей спущены на воду три из пяти черноморских броненосцев и три из шести канонерских лодок. Таким образом, значительная часть Черноморского флота, необходимого для экспедиции, создана формально частным предприятием в формате «государственно-частного партнерства». Выбранный вынужденно метод доказал свою эффективность в плане качества и сроков кораблестроительных работ.

---

<sup>782</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882-1888 годы). СПб., 2014. С.275.

<sup>783</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894. СПб., 1901. С.117.

<sup>784</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894. СПб., 1901. С.120

<sup>785</sup> Иловайский С.И. Ук. соч. С.221.

Немаловажным для российского бюджета был также вопрос стоимости.

Миноноска типа «Щука», полностью изготовленная на верфях адмиралтейства РОПиТ, стоила казне примерно 38-40 тыс. руб. Покупка аналогичного судна за рубежом обходилась в полтора раза дороже.

За создание броненосца, спуск на воду, последующий монтаж брони, машин, оборудования, вооружения и проведение испытаний РОПиТ в среднем получал по контракту около 3 млн. руб. В такую сумму, например, обошлась «постройка броненосца «Георгий Победоносец» водоизмещением около 10.280 тонн, с окончательной его отделкою и полным изготовлением к службе»<sup>786</sup>. Как отмечалось, корабли вводились в состав флота после ходовых испытаний, стрельб и необходимых доводок. «Синоп», спущенный на воду в 1887г., только в 1890г. «был сдан Обществом в казну в совершенно готовом к службе виде»<sup>787</sup>.

Для сравнения – заказанные за рубежом в 1899г. и построенные «под ключ» броненосцы «Цесаревич» (верфи в Тулоне) и «Ретвизан» (завод Крампа в Филадельфии) стоили российской казне 14 и 12,5 млн. руб. соответственно<sup>788</sup>. Водоизмещение они были большего (12 тыс.тонн), и в расходы на постройку на Севастопольских верфях не входила цена брони, вооружения, машин и т.д. Однако, в любом случае «общая потонная стоимость» (обобщенный средний показатель) у «Георгия Победоносца» была ниже.

Целесообразно отметить, что и на Балтийском флоте по подсчетам Морского ведомства на 1900г. общая потонная стоимость кораблей отечественной постройки (без артиллерии, мин и боевого снабжения) была всегда несколько ниже, чем стоимость броненосных судов французского и германского военных флотов. Расчеты проводились в том числе на примере броненосцев «Бородино» (переработанный проект «Цесаревича»), немецкого «Kaiser Friedrich» и французского «Charlemagne»<sup>789</sup>.

---

<sup>786</sup> Там же. С.240.

<sup>787</sup> Там же. С.247.

<sup>788</sup> Всеподданнейший отчет по Морскому ведомству за 1897-1900 годы // Военная промышленность России в начале XX века 1900-1917. Сборник документов. М.,2004. С.36-45.

<sup>789</sup> Там же.



Согласно же современным итоговым подсчетам, в 1903г. «средняя стоимость тонны водоизмещения» русских броненосцев достигала 1100 руб. на фоне 800-900 руб. у Франции и Италии<sup>790</sup>. Однако в любом случае длительная активная постройка судов на Черном море и Балтике самым позитивным образом влияла на развитие промышленности, инфраструктуры и транспортной сети России.

В августе 1897г. наконец состоялась передача Севастопольского адмиралтейства РОПиТ Морскому министерству с переименованием в Лазаревское адмиралтейство Севастопольского порта. Произошло это позднее, чем было предусмотрено условиями контракта из-за необходимости достройки и ввода в строй «Георгия Победоносца». Выкупная стоимость верфей составила 1 млн. 900 тыс.руб., что совершенно не устроило правление Общества, возникли даже судебные тяжбы с Морским ведомством<sup>791</sup>. Но государство в итоге уже располагало современными верфями в хорошем состоянии и с опытным персоналом. В дальнейшем Лазаревское адмиралтейство активно участвовало в достройке на плаву «Князя Потемкина», строило броненосец «Иоанн Златоуст» (тип «Евстафий»).

Из-за неразвитости в начале 80-х годов судостроительной промышленности на юге России броненосцы «екатерининской» серии напоминали собой сложный конструктор, необходимые составные части которого находились за тысячи километров по разным частям света.

Позднее ситуация с зависимостью от иностранных заводов несколько улучшилась, но принцип конструктора сохранился. Так, у броненосца «Двенадцать апостолов» (заложен в Николаеве в 1888г., спущен на воду в 1890г.) сталь для корпуса поставлена Брянским обществом механических заводов, судовые механизмы с паровыми котлами – Балтийским заводом, орудийные установки главного калибра – Металлическим заводом в

---

<sup>790</sup> *Papastratigakis N.* Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. P.56.

<sup>791</sup> *Иловайский С.И.* Ук. соч.С.301.

Петербурге. Только корпус изготавливался Николаевским адмиралтейством, броневые плиты – заводом Каммелля в английском Шеффилде<sup>792</sup>.

Броненосец «Три святителя» (1891-93 гг.) – корпус изготовления Николаевского адмиралтейства, машина и судовые механизмы – английского завода Гомфрейса. У последнего из черноморских броненосцев XIX века «Ростислава» (1895–96 гг.) машина была производства Балтийского завода, а корпус собран в Николаеве<sup>793</sup>.

С начала 80-х годов грузовые пароходы РОПиТ привлекались для перевозки из английских портов броневых плит и механизмов для кораблей «екатерининской» серии. В 1893г. РОПиТ последовал примеру Доброфлота и организовал пробный грузовой рейс парохода «Трувор» из Черного моря в Балтийское<sup>794</sup>. Рейс оказался удачным, тем не менее, железные дороги являлись более быстрым, дешевым и застрахованным от различных политических и погодных случайностей видом сообщения.

В 1864г. Н.Н. Обручев, тогда мало кому известный полковник Генерального штаба, в своих открытых публикациях<sup>795</sup> определил несколько направлений железных дорог, которые необходимо построить, исходя из военно-стратегических и экономических интересов страны. При этом он особенно отметил Южную линию (от Москвы до Севастопольского порта) и линию Юго-западную или Одесскую. С его точки зрения наиболее эффективным являлось одновременное участие в постройке частных капиталов и государственных. В этой связи он прямо указал на «Черноморское общество пароходства» (РОПиТ) как пример «амальгамы» государственных целей и частного интереса<sup>796</sup>.

---

<sup>792</sup> Одесский листок.03 сентября 1890.

<sup>793</sup> Всеподданнейший отчет по Морскому ведомству за 1897-1900 годы // Военная промышленность России в начале XX века1900-1917. Сборник документов. М.,2004. С.36-45.

<sup>794</sup> *Иловайский С.И.* Ук.соч.С.269.

<sup>795</sup> *Обручев Н.Н.* Сеть русских железных дорог. Участие в ней земства и войска. СПб.,1864. С.3.

<sup>796</sup> Там же. С.39.

В 1865г. было открыто движение по Одесской железной дороге, продленной к 1870г. до Киева. В этом же году дорога, общей протяженностью 963 км перешла в концессионное управление РОПиТ. Созданное общество поименовано «Русским обществом пароходства, торговли и Одесской железной дороги». Концессионный договор предусматривал среди прочего обязанность Общества построить за свой счет новую железную дорогу длиной в 103 версты от Кишинева до реки Прут по направлению к Яссам в Румынии, а также приобретать новый подвижной состав и содержать в должном порядке все участки пути, приобретаемые у правительства в концессию<sup>797</sup>.

Необходимо отметить, что в целом Одесская железная дорога прямого коммерческого дохода РОПиТ не приносила, все затраты покрывались за счет прибыли от грузовых пароходных перевозок Общества<sup>798</sup>. Скорее речь шла об организации единой транспортной системы юга страны, обеспечивающей бесперебойную поставку товаров для морского экспорта и распределяющей импорт. Стратегическое и оборонное значение железнодорожной деятельности РОПиТ проявилось уже к середине 70-х годов и особенно в ходе войны 1877-78 гг.

Весной 1877г. Общество завершило постройку намеченного участка дороги от Кишинева до румынской границы общей стоимостью свыше 7 млн.руб.<sup>799</sup> В ходе последовавшей русско-турецкой войны Одесская железная дорога под руководством РОПиТ в целом справилась с переброской войск, снаряжения и военных грузов. Кроме того, продолжалась модернизация железнодорожной инфраструктуры. Так, после Тилигульской катастрофы<sup>800</sup> между всеми станциями Одесской железной дороги была налажена постоянная телеграфная связь. При этом государством израсходовано 74,4 тыс.руб.,

---

<sup>797</sup> Андреев П.Н. Иллюстрированный путеводитель по Юго-западным казенным железным дорогам. Киев, 1898.С.23.

<sup>798</sup> Там же.С.26.

<sup>799</sup> Там же.С.25.

<sup>800</sup> Железнодорожная катастрофа, произошедшая в декабре 1875 г. на 186-й версте Одесской дороги, повлекшая гибель 140 новобранцев 14-й пехотной дивизии.

РОПиТом инвестировано ненамного меньше – 63,2 тыс. руб<sup>801</sup>.

Значительную роль в организации железнодорожного сообщения на юго-западе страны сыграл контр-адмирал Н.М. Чихачев, впоследствии начальник Главного морского штаба и один из руководителей Морского министерства<sup>802</sup>. Н.М. Чихачев с 1862 по 1876 гг. являлся директором-распорядителем РОПиТ. В решении комплексных вопросов военной логистики отличился и один из ближайших сотрудников Н.М. Чихачева, будущий министр путей сообщения и министр финансов, а в то время начальник службы эксплуатации Одесской железной дороги С.Ю. Витте, за что среди прочих был удостоен благодарности императора<sup>803</sup>. На Одесской дороге Витте организовал т.н. «американскую» схему организации движения, предусматривающую интенсификацию использования паровозов и поездного состава, что резко ускорило воинские перевозки. Впоследствии, будучи руководителем Юго-Западных железных дорог, он разработал и ввел систему обращения груженых и порожних вагонов, которая впоследствии получила его имя и была широко распространена, в т.ч. на транспорте стран Западной Европы<sup>804</sup>.

Одним из итогов войны 1877-78 гг. явилось накопление опыта организации железнодорожных военных сообщений на юге страны и в Причерноморье в предкризисный и кризисный периоды.

Можно сказать, что Одесская железная дорога и Юго-Западные дороги в целом строились равно для решения военно-стратегических и экономических задач, причем успех в одном направлении обеспечивал достижение целей и в другой сфере.

Примером подобной синергии могут служить соглашения между железнодорожными компаниями и пароходными обществами (в том числе между РОПиТ и Доброфлотом) о прямом товарном сообщении между Москвою

---

<sup>801</sup> *Барышников М.Н.* Русское общество пароходства и торговли в первое двадцатипятилетие деятельности (1856-1880). Публикация 08.11.2017 URL: [http:// viperson.ru](http://viperson.ru). Дата обращения 16.04.2022.

<sup>802</sup> Альманах современных русских государственных деятелей. СПб.,1897. С.128-129.

<sup>803</sup> Альманах современных русских государственных деятелей. СПб.,1897. С.168-173.

<sup>804</sup> Там же.

и Владивостоком через Черное море. Доброфлот выступил в качестве страховщика товаров, получаемых в Москве и транспортируемых его судами на Дальний Восток, и товаров, получаемых в Китае для доставления в Москву обратным маршрутом. В этих целях «правления железнодорожных обществ отнеслись весьма сочувственно к предложению Добровольного флота и вошли между собою в соглашение, в силу коего был установлен (в апреле 1881г.) специальный минимальный тариф на перевозку грузов, отправляемых из Москвы в Одессу для дальнейшей отправки в порты Восточного океана на судах Добровольного флота»<sup>805</sup>.

Экономическая выгода от установления прямого товарного сообщения очевидна. В оборонном плане - налаживалась система постоянной и срочной доставки грузов из центра страны в черноморские порты с быстрой погрузкой их на суда, что было немаловажно и для подготовки десантной экспедиции, и для строительства флота. Кроме того, регулярные плавания грузовых пароходов через Проливы давали капитанам и командам опыт навигации по этому маршруту, весьма ценный в свете готовящейся операции на Босфоре.

В сферу морской и железнодорожной деятельности РОПиТ включались также и вопросы топлива для этих видов транспорта. С конца 50-х годов по заказу Общества производились изыскательские работы на месторождении у реки Грушевка в Области Войска Донского (в настоящее время – город Шахты близ Ростова-на-Дону). Результатом стал «образцовый угольный рудник» с высокой степенью механизации, регулярно инспектируемый высшим руководством РОПиТ. К 1894г. на нем устойчиво добывали не менее 4 млн. пудов антрацита в год<sup>806</sup>. Черноморский флот, как и пароходы РОПиТ, обладал таким образом еще одним «своим» источником топлива в дополнение к Юзовке. Морской министр И.А. Шестаков высоко оценивал качество угля из Грушевской шахты, полагая его сравнимым с «ньюкастелским».

---

<sup>805</sup> *Поггенполь М.Ю.* Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-тилетнего его существования. СПб., 1903. С.81.

<sup>806</sup> *Иловайский С.И.* Ук. соч.С.276.

В 1895г. комплекс Юго-западных железных дорог, в которые входили и концессионные владения РОПиТ, перешел в казенную собственность, уже с протяженностью свыше 4 тыс.км. К этому моменту сеть состояла из главной линии – Одесса-Граев и 21 крупной железнодорожных ветви. При этом главная линия являлась «самой важной железнодорожной артерией, соединяющей Черное и Балтийское моря и при посредстве других железнодорожных линий, поддерживающая сообщение юга России и главным образом Одессы с Варшавским и Московским промышленным районами»<sup>807</sup>. Например, Елисаветградская ветвь обеспечивала соединение с Харьковско-Николаевской дорогой и далее, через Екатеринослав с дорогой Лозовско-Севастопольской.

Как следствие, имелись налаженные пути сообщения между тремя основными городами, задействованными в непосредственной подготовке десантной экспедиции – Николаевом, Севастополем и Одессой. В последнем случае речь шла о прямом сообщении с портом через Карантинную и Эстакадную ветви. Карантинная, протяженностью чуть более 9 верст, соединяла главную линию с Одесским портом. «Эстакадная» же, длиной всего в 7 верст, шла от станции Одесса Товарная непосредственно к причалам, служила для «подачи в порт вагонов с хлебом, который здесь прямо из вагонов перегружается в трюмы пароходов»<sup>808</sup>.

Особое значение для постройки броненосцев играла транспортная связь с Петербургским промышленным районом. К середине 1880-х годов изготавливавший судовую артиллерию Обуховский завод «для перевозки по железным дорогам больших орудий и вообще тяжестей до ста тонн построил особые специальные платформы и соединился рельсовым путем с Николаевской железной дорогой»<sup>809</sup>. Это событие объяснимо порадовало морского министра И.А. Шестакова, что отмечено в его дневниках. Можно

---

<sup>807</sup> Андреев П.Н. Иллюстрированный путеводитель по Юго-западным казенным железным дорогам. Киев, 1898.С.25.

<sup>808</sup> Там же.С.7.

<sup>809</sup> Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894.СПб.,1901.С.96.

сделать вывод о том, что логистические проблемы кораблестроительного «конструктора» последовательно и успешно решались.

Современные историки позитивно характеризуют РОПиТ как «целостную хозяйственную и институциональную модель функционирования акционерной компании», ориентированную на «развитие социально-экономического и оборонного потенциала черноморского региона России»<sup>810</sup>.

В начале XX века оценки всей деятельности Общества с момента его основания также давались высокие, но с несколько другими акцентами – «На помощь Государству пришло Русское Общество Пароходства и Торговли, и его суда пополнили наш военный флот и оказали Правительству существенные услуги. ...С начала 80-х годов на Черном море возникает броненосное судостроение, чему много способствовали увеличение добычи угля в Донецком бассейне, развитие на Юге России железодельной промышленности и расширение сети южных железных дорог»<sup>811</sup>.

Действительно, роль РОПиТ и Доброфлота в военной экономике Босфорской экспедиции трудно переоценить. Бюджетные финансовые средства на экспедицию выделялись сдержанно, после длительных обсуждений на Особых совещаниях и на конкретные обозначенные цели с отчетами о достижении результатов. Впрочем, это не мешало, например морскому министру И.А. Шестакову постоянно пытаться получить дополнительные ассигнования – в виде «сверхсметных» средств, «в счет будущей экономии» и т.д. Но в целом, расходы на Босфорскую операцию постоянно контролировались, не в последнюю очередь потому, что главным приоритетом все же полагалось развитие Балтийского флота.

Начальник Главного штаба приводит в своем докладе императору 1895г. перечень основных поступлений. В 1882г. по судостроительной программе Черноморскому флоту выделено на двадцать лет свыше 67 млн. рублей, из них

---

<sup>810</sup> *Барышников М.Н.* Русское общество пароходства и торговли в первое двадцатипятилетие деятельности (1856-1880). Публикация 08.11.2017 URL: [http:// viperson.ru](http://viperson.ru). Дата обращения 16.04.2022.

<sup>811</sup> *Иловайский С.И.* Ук. соч.С.204.

за первое пятилетие программы израсходовано более 14 миллионов<sup>812</sup>. В 1885г. сформированной Комиссии по обороне выделили свой бюджет, большая часть которого проходила по утвержденным сметам Морского и Военного министерств. В том же году в ноябре произошла корректировка судостроительной программы и в счет планируемой экономии Морскому ведомству открыли кредит в 6,3 млн.руб. на постройку канонерских лодок, миноносцев, закупку паровых катеров и десантных ботов, а Военному – в 500 тыс. руб. на высадочные средства и шлюпбалки<sup>813</sup>. В 1889г. дополнительно ассигновано 1 500 тыс. руб. на строительство двух минных транспортов и увеличение запаса мин.

Немаловажно, что значительные совокупные расходы на подготовку экспедиции не привели к истощению казны или кризису в экономике Российской империи. Если после войны 1877-78 гг. национальные финансы находились в расстроенном состоянии, то в 1896г. бюджет страны составлял 1,5 млрд. руб., демонстрируя полуторный рост за пятилетие. В 1895г. была получена первая чистая прибыль от эксплуатации железных дорог, несмотря на начавшееся в 1891г. строительство Транссибирской магистрали. Введение золотого обмена рубля и денежная реформа 1895-97 гг., «окончательно укрепившая кредит России и поставившая Россию в финансовом отношении наряду с другими европейскими державами»<sup>814</sup>, продемонстрировали устойчивое состояние экономики страны. Автор реформы, С.Ю. Витте, оценивал предшествовавший ей период как «экономические успехи, которые достигнуты в последние десятки лет»<sup>815</sup>.

Все же значительная часть сопутствующих трат, связанных с логистикой, подготовкой и организацией судостроительных мощностей, а также расходы на транспортную составляющую экспедиции ложились на плечи РОПиТ и Общества добровольного флота. Даже главный аргумент против

---

<sup>812</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 587. Л. 210-219.

<sup>813</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 587. Л. 210-219.

<sup>814</sup> *Витте С.Ю.* Воспоминания. Т.2. М.,1994.С.89.

<sup>815</sup> Там же.



британской эскадры – Особый артиллерийский запас перевозился на транспортах «Березань», «Днестр» и «Прут», первых трех лайнерах, приобретенных Доброфлотом на средства, собранные по народной подписке.

Примечательно, что обе негосударственные структуры, так много сделавшие для подготовки экспедиции, были учреждены при предыдущем монархе – Александре II с целями, формально не затрагивающими десантную операцию на Босфоре. Своеобразным символом преемственности двух царствований является «рабочая династия» Фан-дер-Флитов. Отец – Федор Тимофеевич Фан-дер-Флит, директор департамента министерства финансов, в этом качестве вошел в правление РОПиТ в 1856г. и являлся директором-распорядителем Общества до своей смерти в 1873г.<sup>816</sup>

Его сын – Николай Федорович, также талантливый финансист, возглавлял РОПиТ 12 лет, в том числе – с 1884 по 1894 гг.<sup>817</sup>. Таким образом, Фан-дер-Флит-старший выступил в качестве одного из основателей Общества как крупной паровой компании. В свою очередь Фан-дер-Флит-младший, являясь по должности членом Комиссии по обороне Черноморского побережья, стал одним из создателей и строителей Черноморского флота. Будучи в частной жизни благотворителем и поборником народного просвещения<sup>818</sup>, Н.Ф. Фан-дер-Флит был весьма энергичен и обладал качествами крупного промышленника-организатора, а также настойчивого лоббиста интересов возглавляемого им Общества. И.А. Шестаков, например, в своих дневниках постоянно называет его «громогласный Фан-дер-Флит»<sup>819</sup>.

Все же нелишним будет отметить, что «государственно-частное партнерство» XIX века оправдало себя во многом благодаря постоянному

---

<sup>816</sup> Степанов Д.А. Учреждение Русского общества пароходства и торговли (1856-1857 годы)// Вестник Челябинского государственного университета. 2011 №22 (237). История. Вып.46. С.35.

<sup>817</sup> Иловыйский С.И. Ук. соч.С.198.

<sup>818</sup> Левин Н.Ф. Сохраним память о выдающихся благотворителях (супруги Фан-дер-Флит)// За социальные проекты. Псков, 2009. №13. С.161-173.

<sup>819</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882-1888 годы). СПб., 2014. С.275.

контролю со стороны руководства страны, Военного и Морского министерств. В процессе управления активно применялись и финансовые, и административные рычаги влияния, нацеленные на поддержание именно военно-экономической функции РОПиТ и Доброфлота.

#### *§5. Проблемы управления и администрирования деятельности по подготовке операции*

Рассматривая проблемы управления в ходе подготовки Босфорской экспедиции нельзя не отметить, что с организационной точки зрения операция представлялась комплексной и многоэтапной задачей, требующей согласованных и скоординированных усилий нескольких крупных ведомств в новой для них сфере.

Современные историки достаточно критично оценивают систему государственного управления Российской империи конца XIX века. Отмечаются и «недостаточная централизация»<sup>820</sup> и «недостаточная структурированность по функциям»<sup>821</sup>. Подчеркивается «отсутствие систематического и эффективного сотрудничества между ведомствами»<sup>822</sup>.

В то же время на уровне практических мероприятий с 1885г. активно действовала Комиссия по обороне Черного моря, сформированная по должностному принципу и успешно объединившая в рамках единого замысла усилия и Морского министерства, и Одесского военного округа.

Причем взаимодействию не мешали имевшие место межведомственные противоречия и личные трения между должностными лицами. Например, у морского министра И.А. Шестакова сложились неприязненные отношения с Х.Х. Роопом, командующим войсками Одесского военного округа. Морской министр в своих дневниках неоднократно отзывался о Христофоре

---

<sup>820</sup> Кондратенко Р.В. Ук. соч. С.65.

<sup>821</sup> Айрапетов О.Р. Забытая карьера "русского Мольтке". Николай Николаевич Обручев (1830-1904). СПб., 1998. С.267.

<sup>822</sup> Papastratigakis N. Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. P.34.

Христофоровиче еще более уничижительно, чем о прочих окружающих<sup>823</sup>. В то же время это обстоятельство не сказалось значительно на сотрудничестве Морского министерства и Комиссии по обороне, главой которой генерал Х.Х. Рооп являлся по должности.

На высшем уровне и для решения стратегических вопросов периодически собирались Особые совещания, формируемые каждый раз по функциональному признаку из тех высших чиновников, кто имел отношение к обсуждаемой проблеме. При необходимости привлекались и главы формально негосударственных структур - Доброфлота и РОПиТа. Журналы совещаний и их выводы представлялись монарху, после чего претворялись в жизнь уже конкретными решениями.

Следует упомянуть, что в среде высших сановников того времени имелись различные точки зрения на приоритеты внешней политики и военно-морского строительства. Были энтузиасты «крейсерской войны», сторонники «океанского флота» и т.д. Вице-адмирал Н.М. Чихачев, ставший в ноябре 1888г. преемником морского министра И.А. Шестакова, выступал последователем «балтийской ориентации» морской политики России<sup>824</sup>. Министр финансов С.Ю. Витте вообще являлся убежденным противником экспедиции как таковой<sup>825</sup>. Однако все согласованно работали над подготовкой запланированного десанта на Босфор.

В этой связи обращает на себя внимание роль человека, стоявшего во главе всех приготовлений - императора Александра III. Оптимальную роль самодержца в сложившихся условиях Н. Папастратигакис очертил следующим образом – «Решительный царь с твердой рукой мог ограничить центробежные тенденции управленческой системы, а также привнести в нее необходимое взаимодействие и четкое понимание цели и направления»<sup>826</sup>.

---

<sup>823</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882-1888 годы). СПб., 2014. С.419.

<sup>824</sup> Грибовский В.Ю. Флот в эпоху Александра III // Морской сборник. 1995. №9. С.87.

<sup>825</sup> Витте С.Ю. Воспоминания. Т.2.М., 1994. С.97.

<sup>826</sup> Papastratigakis N. Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. P.34.

Управленческая функция русского монарха обозначилась с самого начала подготовки – в 1881г. путем постановки на Особом совещании задачи в регионе Черного моря с одновременным определением приоритетов для Балтийского и Черноморского флотов. Принятая в следующем году «Двадцатилетняя» судостроительная программа являлась схемой распределения имеющихся ресурсов в соответствии с принятыми приоритетами. Несмотря на все корректировки, схема в принципе выдерживалась все царствование Александра III, что в значительной степени предопределило успешную подготовку десантной эскадры.

Современные военно-морские специалисты, высоко оценивая эту судостроительную программу, отмечают, что в ее основу «были положены соображения оперативно-стратегического характера относительно возможностей промышленности, финансов и штатной численности корабельного состава к 1902г.»<sup>827</sup>

К сильным сторонам императора как руководителя относился также умелый подбор кадров, что отмечали как современники, так и историки. «Прежних влиятельных сановников....заменили люди дела, взятые, как правило, не из придворной среды»<sup>828</sup>. Применительно к Босфорской экспедиции необходимо отметить два ключевых назначения – в 1881г. на пост начальника Главного штаба назначен генерал-адъютант Н. Н. Обручев, в следующем году управляющим Морским министерством стал вице-адмирал И.А. Шестаков.

Николай Николаевич Обручев известен не только как основоположник целых отраслей русской военной мысли, он являлся мастером стратегического планирования, что стало «главным делом жизни»<sup>829</sup>. Захват же Босфора, по определению С.Ю. Витте, «был всегда его идефиксом»<sup>830</sup>, то есть точкой

---

<sup>827</sup> Грибовский В.Ю. Флот в эпоху Александра III// Морской сборник.1995. №9. С.84.

<sup>828</sup> Арсеньев В.Н. Флот в эпоху Александра III// Морской сборник.1995. №8. С.92.

<sup>829</sup> Айрапетов О.Р. Забытая карьера "русского Мольтке". Николай Николаевич Обручев (1830-1904).СПб.,1998. С.267.

<sup>830</sup> Витте С.Ю. Воспоминания. Т.2. М.,1994.С.97.

приложения основных замыслов и усилий.

Иван Алексеевич Шестаков, в целом будучи человеком резким и самолюбивым, привлек внимание монарха своими «взглядами, принадлежавшими к «русскому национальному направлению» и твердым характером». К его достоинствам относились также значительный морской опыт, «разносторонняя образованность, отмечавшийся даже недоброжелателями государственный подход к делам...»<sup>831</sup>.

Контроль исполнения принятых решений реализовывался Александром III не только путем внимательного анализа отчетов по ежегодным десантным учениям и журналов Особых совещаний, но и лично в ходе поездок по Одесскому округу и базам Черноморского флота.

В результате «августейшая воля государя императора» обеспечила главное организационное условие подготовки экспедиции и операции в целом, по определению А.И. Нелидова, – «Совместное, взаимно дополняющее и подкрепляющее действие имеющих участвовать в этом деле ведомств: военного, морского и иностранных дел может одно представить верный залог успеха...»<sup>832</sup>

Качества Александра III как руководителя включали среди прочего осторожность, поступательность и стремление действовать наверняка по результатам «полного обсуждения и соображения всех политических и административных обстоятельств»<sup>833</sup>.

Примером может послужить отказ от проведения операции в 1885-86 гг., несмотря на настоятельные рекомендации Н.Н. Обручева. Из-за слабости Черноморского флота в тот момент вероятность перехвата коммуникаций уже высаженного десанта была слишком велика. После неоднократных совещаний и анализа ситуации император все же отказался от проведения операции. В последующем письме морскому министру Александр

---

<sup>831</sup> Кондратенко Р.В. Ук. соч. С.50.

<sup>832</sup> Нелидов А. И. О занятии проливов // Красный архив. 1931. Т. 3(46). С.182-187.

<sup>833</sup> Там же.

III следующим образом описал свои мотивы – «Будьте уверены, что я не поведу Россию на рискованные мероприятия и выжду дня, когда мы будем готовы и уверены в полном успехе...»<sup>834</sup>.

Подводя итог, представляется возможным сделать вывод о готовности десантной экспедиции на Босфор к середине 1890-х годов. Объективно существовавшая уязвимость операции – необходимость в кратчайшие сроки сосредоточить значительное количество подготовленных транспортов «для посадки во всякое время, в течении 24 часов, не менее 25.000 чел.»<sup>835</sup>, диктовалась жестким лимитом времени на военную реакцию России. Данная уязвимость была значительно снижена принятыми организационными и техническими мерами, однако полностью устранена могла быть только при своевременном информировании о развитии ситуации в Проливах.

В июне 1895г. император Николай II, рассмотрев доклад генерал-адъютанта Н.Н. Обручева признал «скорейшее завершение наших приготовлений на Черном море безусловно необходимым»<sup>836</sup>.

Является также допустимым предположение, что запрошенные генерал-адъютантом Н.Н. Обручевым в цитированной Всеподданнейшей записке дополнительные средства усиления (два малых минных заградителя, три специализированных транспорта и т.д.<sup>837</sup>) уже не являлись решающими для успеха или неудачи всего мероприятия.

Известный военно-морской историк М.А. Петров дал следующую оценку степени подготовки Босфорской экспедиции к 1895-96 гг.: «Между тем приготовления к ней были вполне закончены, флот и десант находились в полной готовности»<sup>838</sup>.

Примечательно, что в начале 1890-х годов к аналогичному выводу пришли и англичане. В меморандуме Военного министерства Великобритании

---

<sup>834</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882-1888 годы). СПб., 2014. С.301.

<sup>835</sup> Арбузов В.В. Броненосцы типа Екатерина II. СПб., 1994. С.18.

<sup>836</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 587. Л. 210-219.

<sup>837</sup> Там же.

<sup>838</sup> Петров М.А. Ук. соч. С.85.

общая готовность десантной эскадры Черноморского флота к операции описывается несколько поэтично - «Дух крепок, а плоть сильна» («*The spirit is willing, and the flesh is not weak*»)<sup>839</sup>.

---

<sup>839</sup> *Marder A.J.* The Anatomy of British Sea Power. New York, 1940. P.156.

## Глава 5. Попытка реализации Босфорской экспедиции и смена внешнеполитических приоритетов на рубеже XIX- XX веков.

За десятилетие, прошедшее с 1885г. – года основания Комиссии по обороне Черноморского побережья, международная обстановка, в том числе в регионе Средиземноморья, приобрела тенденцию к постоянному обострению. Происходило дальнейшее укрепление Тройственного союза, шло нарастание англо-германских противоречий. Оттоманская Турция находилась в стадии длящихся кризисов, как политического, так и экономического характера. Колониальные захваты, проведенные Францией (Тунис – 1881г.) и Великобританией (Египет – 1882г.), привели к возникновению сложного комплекса международных разногласий.

Предметом исследования данной главы являются попытки реализации Босфорской экспедиции в рамках замысла 1881-82 гг. и процесс последующей трансформации этого замысла. Анализируются также причины отказа от проведения десантной операции в начале XX века.

### *§1. Дипломатическая подготовка в 1890-е гг.*

В свете подготовки Босфорской экспедиции первоочередную важность имела позиция Англии и ее непосредственные намерения. Озабоченность Великобритании ситуацией вокруг Босфора начала расти по мере последовательного ввода в строй новых русских броненосцев, обеспечивавших России возможность «справиться в своих водах со слабым турецким флотом»<sup>840</sup>. К 1890г. англичане окончательно убедили себя, что Российская империя готовит *coup de main* по захвату именно турецкой столицы<sup>841</sup>. Западная военная наука традиционно понимала под этим французским термином достижение целей всей операции одним стремительным ударом с использованием элемента внезапности.

---

<sup>840</sup> Папастратигакис Н. Британская стратегия: русский флот и черноморские проливы, 1890-1904// Русский сборник. Исследования по истории России. 2010. №09. С.197.

<sup>841</sup> Marder A.J. The Anatomy of British Sea Power. New York, 1940. P.152.



Британцам было известно, что в 1887-88 гг. турецкий военный атташе в Петербурге, якобы, сумел купить «русские планы по внезапному захвату столицы Турции»<sup>842</sup>. Работа В.Н. Филиппова «Стратегическое описание Босфора» вышла в свет как раз в 1886г. Будучи изданием ограниченного распространения, формально секретной она все же не являлась, и при желании ее действительно можно было принять или выдать за «план» русского Главного штаба по захвату Константинополя.

Однако, в основном британские расчеты строились на наличии боеспособных броненосцев (по их оценкам пять) и сбалансированного флота на Черном море<sup>843</sup>. Также учитывался десантный корпус, состоявший из хорошо подготовленных 13-й и 15-й дивизий и «три года практиковавшийся» в портах Черного море в посадке/высадке на транспортные суда<sup>844</sup>.

Боеспособность турецких сил, даже своевременно извещенных, англичане оценивали невысоко и были уверены в способности «компактной» русской армии в 15-20 000 чел. успешно атаковать Константинополь уже через три дня после непосредственно высадки<sup>845</sup>.

В качестве немедленных «ответных» мер в апреле 1890г. средиземноморская британская эскадра была формально разделена на две – эскадра в Гибралтаре и эскадра на Мальте, отвечающая за Дарданеллы. Последняя всегда должна была состоять не менее, чем из пяти броненосцев (крайний вариант – четыре броненосца и тяжелый крейсер)<sup>846</sup>.

Широко известной стала статья из британской газеты «Observer», опубликованная в октябре 1891г. В статье, на которую обратил внимание русский военный агент в Лондоне, прямым текстом указывалось – «во всяком случае английская средиземноморская эскадра должна быть во всякое время готова огнем вытеснить русских из Константинополя, и задачу эту она легко

---

<sup>842</sup> Marder A.J. The Anatomy of British Sea Power. New York, 1940. P.156.

<sup>843</sup> Ibid. P.153.

<sup>844</sup> Ibid. P.157.

<sup>845</sup> Ibid.

<sup>846</sup> Ibid. P.154.

выполнит, если только вовремя подоспел на расстояние пушечного выстрела к городу, а для этого она должна заранее занять выжидательную позицию вблизи заблаговременно намеченной морской базы»<sup>847</sup>.

Можно констатировать, что России удалось дезинформировать Великобританию и Турцию относительно своих истинных планов на Босфоре. Реакция британцев в целом развивалась в предсказанном русскими дипломатами и военными русле. Вставал вопрос о возможных союзниках в противостоянии.

Австро-русские противоречия постепенно привели к тому, что Союз трех императоров в 1887г. распался. Стало очевидно, что на Балканах и в регионе Проливов Австро-Венгрия и Россия являются прямыми соперниками. В то же время, в июне 1887г. между Россией и Германией заключен «Перестраховочный» договор, пришедший на смену Союзу трех императоров. Договор предусматривал нейтралитет каждой из сторон при оборонительной войне одной из них с любой третьей великой державой. Договор действовал всего три года, однако предоставлял определенную свободу действий России в регионе Проливов. В секретном протоколе к договору оговаривалось среди прочего обязательство Германии оказать России дипломатическое содействие в случае шагов русского императора по «защите входа в Чёрное море» в целях «охраны ключа к своей империи»<sup>848</sup>. Однако в 1890г. – в год отставки канцлера Бисмарка Германия от продления договора отказалась.

Политика нового монарха Германии Вильгельма II начала приобретать выраженный антианглийский характер. В 1894г. он совершил частный визит в Константинополь, официальный и очень пышный – после завершения кризисов в 1898г. В результате Турция предоставила Германии концессию на строительство железнодорожной магистрали по маршруту «Трех Б» (Берлин, Багдад, Басра), первоначально маршрут формулировался по-другому «Berlin-

---

<sup>847</sup> Петров М. А. Ук. соч. С.76.

<sup>848</sup> Сборник договоров России с другими государствами (1856-1917).М., 1952. С. 267-270.

Byzantium-Basra»<sup>849</sup>. При этом Басра формально находилась все же в колониальных владениях Великобритании, что не могло не вызвать неодобрения Лондона. В ходе обострения конфликта Великобритании с бурскими республиками в Южной Африке в результате неудачного рейда Джеймсона в декабре 1895г., кайзер Вильгельм направил президенту Трансвааля Крюгеру телеграмму поддержки. Это привело к дальнейшему ухудшению англо-немецких отношений. В.М. Хвостов в этой связи так прокомментировал позицию России относительно данных противоречий, в целом ей выгодных, – «Как бы то ни было, но в проливах мешала не Германия»<sup>850</sup>.

Непосредственной задачей России являлось поддержание сколь возможно статус-кво (независимая Турция формально контролирует Проливы в соответствии с трактатами). Цель перспективную А.И. Нелидов позднее сформулировал следующим образом – «Занятие нами верхнего Босфора и открытие Дарданелл для военных судов всех наций с нейтрализацией этого пролива и обезоружением его берегов»<sup>851</sup>.

В сложившихся к этому моменту условиях внешняя политика России была несколько скорректирована. В 1885г. появляется еще одна записка А.И. Нелидова, озаглавленная «О задачах русской политики в Турции», снова получившая одобрение императора. По мнению посла, таковые задачи заложил еще Александр II, и они сводятся к утверждению России на берегах Босфора. «К достижению этого результата и должны быть направлены все морские, сухопутные и финансовые силы России. Последующие обстоятельства доказали, однако, необходимость расширения этой цели и включение в оную и занятие Дарданелльского пролива»<sup>852</sup>. Действия западноевропейских

---

<sup>849</sup> Айрапетов О.Р. История внешней политики Российской империи. 1801-1914гг. Т.4. М.,2018. С.67.

<sup>850</sup> Хвостов В.М. Проблема захвата Босфора в 90-х гг. XIX века.// Историк-марксист. М., 1930. №20.С.118.

<sup>851</sup> Проект захвата Босфора в 1896 г. // Красный архив. 1931.№ 4-5 (47-48). С.50-70.

<sup>852</sup> Киняпина Н.С. Балканы и проливы во внешней политике России в конце XIX века (1878—1898).М., 1994. С.176.

правительств в записке рассматриваются как враждебные России. Задача немедленного десанта не ставится, в то же время подчеркивается необходимость концентрации «всех сухопутных и морских сил», то есть подготовки военной экспедиции, прежде всего в противовес враждебной политике европейских держав.

В целом же, русская дипломатия в целом и в регионе в особенности была однозначно нацелена на всемерное дипломатическое обеспечение готовящейся экспедиции. По мысли А.И. Нелидова – «Отстранить все, что могло бы затруднить успешный исход мероприятия и стараться создавать и укреплять благоприятные к тому условия<sup>853</sup>».

При этом указанная подготовка трактовалась следующим образом. Снятие обеспокоенности у Турции и ее дезинформирование, переключение внимания Англии на другие районы, заманивание и привлечение Франции, маскировка своих устремлений от Германии и Австрии. Генерал Л.Н. Соболев, представитель России в Болгарии, сформулировал задачу коротко – «В основании этой программы должно лежать устранение наше от союза с Германией и Австрией,... соглашение с Францией по восточному вопросу<sup>854</sup>»

Турецкое направление А.И. Нелидов характеризовал так - «Успокаивать Турецкое правительство и самого султана касаясь наших дальнейших замыслов относительно проливов, избегая всего, что могло возбуждать весьма естественную их подозрительность, и тем мешать нашим военным и морским деятелям беспрепятственно исполнять возложенные на них работы, ввиду раннего или позднего столкновения<sup>855</sup>». Дезинформирование Турции, по оценке генерала Л.Н. Соболева, заключалось в следующем - «Полезно было бы предпринять ряд мер, которые ясно указывали туркам, что в ходе войны главная операционная линия наша отправится к Эрзеруму, и даже в глубь Малой Азии.

---

<sup>853</sup> АВПРИ. Ф. 138. Оп. 467. Д. 94/101. Л. 1.

<sup>854</sup> РГВИА. Ф. 400 Оп. 4. Д. 586. Л. 34-44.

<sup>855</sup> АВПРИ. Ф. 138. Оп. 467. Д. 94/101. Л. 2.

Этими действиями мы отвлечем их внимание от Босфора, от которого мы, для виду, должны совершенно как бы отказаться<sup>856</sup>».

Первоначально в соответствии с указаниями Александра III русской дипломатией предпринята попытка договориться с Турцией о присутствии России на Босфоре. В 1885-86 гг. А.И. Нелидов больше года вел в Стамбуле соответствующие переговоры, используя негативное отношение султана к навязанному в 1878г. Англией договору о Кипре, пугая его британским вероломством и указывая на захват в 1882г. Александрии. Однако мирный договор все же не был заключен, поскольку Абдул Гамид II равно опасался и российской, и британской империй, ведя переговоры с обеими.

Впоследствии подобный зондаж турок неоднократно повторялся. Так, командующий войсками Одесского военного округа граф А.И. Мусин-Пушкин в 1900 г. указывал – «В 1896 г. явилось предположение о возможности при содействии нашего посла в Константинополе занятия Верхнего Босфора мирным путем с согласия Турецкого правительства причем признавалось необходимым запереть и Дарданеллы»<sup>857</sup>.

Тем не менее, со второй половины 80-х годов турки постепенно начали укреплять Проливы, главное внимание обращая на Дарданеллы. На Босфоре построено только две батареи. Укреплялись также подступы к Константинополю с европейской стороны, Андрианопольский укрепленный лагерь усилен полевыми фортами, укреплялась Чаталджинская позиция, непосредственно защищавшая турецкую столицу<sup>858</sup>.

В начале 90-х турецкие укрепления осматривал известный бельгийский генерал Бриальмон, который предложил план перестройки обороны Проливов. Кроме того, для прикрытия незащищенного тыла фортов европейского берега Босфора Бриальмоном был составлен проект сухопутной обороны, предусматривавший постройку от мыса Кара-Бурун до Чаталджи 110 редутов,

---

<sup>856</sup> РГВИА. Ф: 400. Оп. 4. Д. 586. Л. 36.

<sup>857</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л.53.

<sup>858</sup> Иностранное военное обозрение// Военный сборник.1888. №9 .С.63.

люнетов и батарей<sup>859</sup>.

План был принят турецким правительством, однако медленно реализовывался из-за недостатка финансов. Но и здесь – интенсивность работ на Дарданеллах была в два раза выше, чем на Босфоре (два инженерных полка против одного)<sup>860</sup>.

Отмеченный акцент в фортификационных мероприятиях Турции может косвенно свидетельствовать о результативности усилий России по сокрытию своих истинных намерений в отношении Босфора.

Отношения с Францией постепенно стали приобретать совершенно прикладной характер для подготовки десантной операции. В аналитической записке, поданной генералом Соболевым начальнику Главного штаба в 1887г. объяснялась причина. «Вопрос стратегический - найти способ выиграть время, задержав английскую средиземную эскадру на ее пути к проливу так, чтобы наш десант успел поставить заграждение и вооружить оба берега. В вопросе Босфора сторона военная параллельна стороне политической»<sup>861</sup>.

С военной точки зрения вопрос выигрыша времени с помощью французского флота сводился к наличию у последнего возможностей по перехвату коммуникаций британских эскадр в Средиземноморье. Соболев отмечал - «Владея военными гаванями Тулоном и Вильфраншем, а с юга — алжирским берегом, Франция всегда имеет возможность отрезать английские стоянки Кипр и Мальту от Гибралтара. Каков бы исход ни был военных действий собственно в водах Средиземного моря, но факт этих действий сам по себе имеет для нас огромное значение, ибо задержит наступление английской эскадры к Босфору»<sup>862</sup>.

Соответственно, в 1891-94 гг. была заключена серия франко-русских соглашений, важнейшей из которых стала секретная военная конвенция, подписанная в августе 1892г. начальником Главного штаба Н.Н. Обручевым и

---

<sup>859</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф.Новицкого. Т.5. СПб., 1911. С.35.

<sup>860</sup> Иностранное военное обозрение//Военный сборник.1895.№8.С.126.

<sup>861</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 586. Л. 53-60.

<sup>862</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 586. Л. 53-60.

начальником генерального штаба Франции Р. Буадефром.

Предметом конвенции являлась взаимная помощь в случае нападения Германии или Австро-Венгрии на Россию или Германии и Италии на Францию. Одним из способов такой поддержки являлась одновременная мобилизация армий России и Франции при угрозе одной из стран, на чем настаивал Н.Н. Обручев. В этом случае потенциальный агрессор оказывался перед перспективой войны на два фронта. Примечательно, что конвенция сохраняла свое действие на период существования Тройственного союза Германии, Австро-Венгрии и Италии<sup>863</sup>.

Подписанию военной конвенции предшествовал визит в июле 1891г. французской эскадры в Кронштадт, позднее - посещение русской эскадры базы в Тулоне. Они послужили «образной иллюстрацией разницы стратегических и политических устремлений России и Франции», по оценке современных историков. Поскольку «русские государственные интересы были сконцентрированы в районе Восточного Средиземноморья и подступов к нему»<sup>864</sup>.

Русско-французские договоренности, формально не задевающие интересов Англии, оказали быстрое воздействие на конкретные планы этой страны в отношении Проливов в нужном для России ключе. Военно-политическое руководство Англии, исходя из русско-французской военной конвенции, стало рассматривать флоты этих двух стран как союзные силы, потенциально противостоящие Великобритании в случае конфликта. Возможно, здесь сыграл свою позитивную роль исключительно высокий уровень секретности подписанных франко-русских соглашений. Так, Александр III предупредил правительство Франции, что в случае разглашения тайны союз будет расторгнут<sup>865</sup>.

В 1896г. перспективы прорыва британской эскадры через Дарданеллы

---

<sup>863</sup> Сборник договоров России с другими государствами (1856-1917). М., 1952. С. 277-283.

<sup>864</sup> Айрапетов О.Р. Забытая карьера "русского Мольтке". Николай Николаевич Обручев (1830-1904). СПб., 1998. С.265.

<sup>865</sup> Ламздорф В.Н. Дневник 1891-1892. М.-Л, 1934. С.350-351.

так оценивались руководителями британского Адмиралтейства, директорами военной и военно-морской разведки – «...флот при попытке пройти Дарданеллами может понести большие потери. В результате потрепанный британский флот окажется заперт в Проливах, имея перед собой Черноморский флот, а в тылу – Тулонскую французскую эскадру»<sup>866</sup>.

С середины 90-х годов Великобритания постепенно приходит к выводу о невозможности надежной защиты Константинополя и Проливов от русской атаки, принимается решение сделать упор в обороне Средиземноморья на Египет<sup>867</sup>. При этом логика решения была достаточно проста – попытка помешать русским захватить Константинополь (именно Константинополь) наверняка потребует привлечения всей Средиземноморской эскадры. Принимая во внимание франко-русский союз, это в свою очередь может поставить под серьезную угрозу со стороны Франции позиции Британии на море в западном Средиземноморье и даже в Ла-Манше<sup>868</sup>. Примечательно, что теперь уже британцы стали ориентироваться на предотвращение прорыва русской эскадры через Проливы, на сей раз – в Средиземное море.

Необходимо отметить, что «французская карта» применительно к Проливам разыгрывалась Россией и в дальнейшем. Так, весной 1897г. военный атташе Франции в России подполковник Л. Мулен посетил с служебной командировкой Одесский военный округ. В ходе поездки он имел несколько продолжительных бесед с генералом А.П. Протопоповым и другими высшими офицерами. В своих регулярных отчетах в Военное министерство подполковник Мулен, описывая перспективы развития ситуации в регионах Средиземного и Черного морей, выражал свое убеждение, что «...в случае осложнения отношений с Турцией Англия может использовать флот для захвата территорий от Дарданелл до Галлиполи, чтобы угрожать захватом

---

<sup>866</sup> *Папастратигакис Н.* Британская стратегия: русский флот и черноморские проливы, 1890-1904// *Русский сборник. Исследования по истории России.* 2010. №09. С. 197.

<sup>867</sup> *Kennedy P.M.* *The Rise and Fall of British Naval Mastery.* London, 1976. P.264.

<sup>868</sup> *Papastratigakis N.* *Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War.* London, 2011. P.91.



Константинополю или разрушить его»<sup>869</sup>.

На этом фоне Л. Мулен докладывал руководству, что русские военные специалисты прекрасно осведомлены о состоянии турецких береговых укреплений в Дарданеллах и в Босфоре, также как о силах и возможностях британской Средиземноморской эскадры<sup>870</sup>. По его словам, непосредственно генерал Обручев хвастался, что русские обладают самыми полными знаниями по этим вопросам. Как результат – по мнению собеседников Мулена, оборона Дарданелл будет с легкостью прорвана англичанами.

Например, военный атташе цитирует в своем докладе слова А.П. Протопопова – «Я не ставлю под сомнения возможность английского флота проникнуть в Черное море, хотя мы и можем этому помешать, они должны будут подготовить свое отступление; таким образом, им нужно будет у входа в Дарданеллы оставить отряд, чтобы прикрыть отступление Средиземноморской эскадры<sup>871</sup>». После этого, по словам Мулена, генерал Протопопов перешел к главной мысли – «Задача французов же угрожать линии английской коммуникации в Средиземном море<sup>872</sup>». Одним из вариантов подобной угрозы, по предложению военного атташе, являлось бы сосредоточение французских миноносцев в тунисском порту Бизерта. Любопытно, что самому Протопопову, Мулен дает следующую характеристику- «Генерал Протопопов - тоже близкий друг генерала Драгомирова. Он женат на армянке, чья семья сильно пострадала во время последних беспорядков в Константинополе. Ее родители живут в Буюк-Дере. Протопопов ярый сторонник десанта и он хорошо знает ту местность<sup>873</sup>.»

На предложения А.П. Протопопова француз ответил крайне сдержанно и холодно. Впрочем, другого сложно было ожидать от такого военно-дипломатического зондажа. Очевидно, что главным позитивным результатом

---

<sup>869</sup> SHAT, GR 7 N 1474 27 февраля 1897 г.

<sup>870</sup> Там же.

<sup>871</sup> Там же.

<sup>872</sup> Там же.

<sup>873</sup> SHAT, carton 7N. 1475. GR 7 N 1475. 29.02.1898. Changements dans le haut personnel de l'Armée Russe.

для российской стороны был сам факт бесед и реакция на них британской стороны.

Следует отметить, что перед русской дипломатией в регионе стояла еще одна важная задача, а именно недопущение перевода двусторонних отношений России с Турцией в многосторонний формат. Российским интересам противоречило формирование соединенной «общевропейской позиции» в отношении, например, внутренней политики Турции или режима Дарданелл. Как пояснял А.И. Нелидов в 1896г., «установившись на проливах, великие державы, несомненно поспешили бы там прочно основаться, и только одна шестая этой общей силы и власти принадлежали бы нам»<sup>874</sup>.

Данным обстоятельством и вызвана непоследовательность и противоречивость шагов России при попытках организовать согласованное международное давление на Османскую Порту, например, в отношении ее внешнего долга со стороны «клуба» стран-кредиторов, попыток парламентских реформ и т.д.

В разгар «армянского» кризиса в сентябре 1896г. Николай II совершил поездку по странам Европы, в ходе которой встретился с британским премьер-министром лордом Солсбери в замке Балмораль, зимней резиденции английской королевской династии. В ходе беседы лорд Солсбери предложил открытие Проливов, затем компромисс – уступки в вопросе о Проливах взамен поддержки Россией английских притязаний на Египет. Русский император отверг предложения, заявив о приверженности status quo. «Россия не хочет иметь Константинополь или любую часть турецкой территории на любой стороне проливов. Она хочет лишь владеть дверью и иметь возможность укреплять ее»<sup>875</sup>.

Очевидно, что Николай II не поверил в надежность договоренности с Великобританией. Несколько позднее император пометил на одной из

---

<sup>874</sup> Проект захвата Босфора в 1896 г.// Красный архив. 1931. № 4-5 (47-48). С.50-70.

<sup>875</sup> Пономарев В.Н. Свидание в Балморале и англо-русские отношения в 90-х гг. XIX века// Исторические записки. 1977. №99. С.348.

дипломатических депеш - «Я против соглашения с Англией. Это было бы на деле первым шагом к постепенному разделу Турции»<sup>876</sup>.

## *§2. Попытка проведения Босфорской экспедиции*

Характеристику оптимального момента проведения экспедиции одним из первых дал российский посланник в Константинополе А.И. Нелидов, представивший Александру III свой проект занятия Россией Проливов в декабре 1882г.<sup>877</sup>, - «Неожиданным нападением при помощи внутренних усложнений или внешней опасности в Турции».

Конец XIX века действительно ознаменован значительным количеством подобных событий, которые, казалось, не раз предоставляли Российской империи «благоприятный шанс», по выражению А.Н. Куропаткина. Так в 1893–96 гг. в Турции разразился т.н. «армянский» кризис, сопровождавшийся резней армянского населения и массовым исходом беженцев в российские пределы. Факты резни неоднократно официально фиксировались консулами европейских стран, в связи с чем события получили широкий международный резонанс, крайне негативный для Турции. Казалось бы, для десанта ситуация самая подходящая.

На этом фоне в июле 1895г. в Петербурге создано специальное Особое совещание. Военное министерство заявило о принципиальной готовности занять Босфор 35-тысячным десантом, однако ходатайствовало об увеличении числа орудий Особого запаса и транспортной флотилии. Срок «полной военной готовности» к проведению экспедиции предусматривался в два-три года<sup>878</sup>. Предложения получили поддержку недавно взошедшего на престол Николая II, экспедиция была отложена до указанного срока.

В августе-сентябре 1895г. Одесский военный округ и Черноморский флот провели очередные маневры, на сей раз у Очакова, по ставшей

---

<sup>876</sup> Проект захвата Босфора в 1896 г.// Красный архив. 1931.№ 4-5 (47-48). С.50-70

<sup>877</sup> *Нелидов А. И.* О занятии проливов // Красный архив. 1931. №. 3(46). С.182-187.

<sup>878</sup> РГВИА. Ф.400. Оп.4. Д.587. Л.217-219.

стандартной схеме. Флот и пехотные части делились на два отряда – «обороняющийся» у Очакова и «атакующий» с высадкой десанта<sup>879</sup>. Участвовали броненосцы «Екатерина II», «Синоп», «Двенадцать апостолов» и «Георгий Победоносец». Десантный отряд насчитывал 5 500 чел. и перевозился боевыми судами и на пароходе РОПиТа «Кострома». Относящаяся к Особому запасу артиллерия транспортировалась на учебных судах «Березань» и «Днестр». Предусматривалось проведение боевых стрельб у острова Березань<sup>880</sup>.

Примечателен командный состав маневров. Главное руководство осуществлял командующий войсками Одесского округа генерал-адъютант Мусин-Пушкин, при нем состояли начальник штаба округа генерал-майор Сахаров и его помощник генерал-майор Протопопов. Командующий десантным отрядом являлся начальник 13-й пехотной дивизии генерал-лейтенант Филиппов. Старшим посредником при десантном отряде выступал командир 8-го армейского корпуса генерал-лейтенант фон Шак, в число посредников также входил генерал-лейтенант Скалон, начальник 15-й пехотной дивизии, и начальник артиллерии округа генерал-лейтенант Теплов<sup>881</sup>.

Схема маневров демонстрирует наличие устойчивого навыка совершения действий, составлявших в совокупности смешанную морскую экспедицию – посадка и перевозка войск в сопровождение боевых кораблей флота, высадка и бой на плацдарме, подавление береговых батарей броненосцами и т.д. Командование Одесского военного округа в значительной степени состояло из людей, разрабатывавших экспедицию (генералы Филиппов и Протопопов), неоднократно участвовавших в маневрах (генерал Скалон), или по должности разбиравшихся в задачах будущей высадки и применения Особого запаса (генералы Сахаров и Теплов).

В 1896г. начались волнения местных греков на турецком Крите,

---

<sup>879</sup> РГАВМФ. Ф.920. Оп.1. Д.196. Л.244.

<sup>880</sup> РГАВМФ. Ф.920. Оп.1. Д.196. Л.244 об.

<sup>881</sup> РГАВМФ. Ф.920. Оп.1. Д.196. Л.42.

поддержанные добровольцами из материковой Эллады и вылившиеся в следующем году в «Тридцатидневную» войну между двумя странами. С началом волнений Россия, Франция, Англия и Австро-Венгрия направили к острову по крейсеру, командирам которых было приказано «действовать в случае надобности сообща»<sup>882</sup>.

Одновременно английская эскадра вышла в район Дарданелл, австрийская – к Салоникам, французская находилась у Бейрута<sup>883</sup>.

Обстановка в целом благоприятствовала проведению Босфорской экспедиции, тем более, что Англия под влиянием мирового возмущения от армянской резни на какое-то время отказала Турции в однозначной поддержке. Возникла реальная перспектива общеевропейского вмешательства в конфликт, чреватая интервенцией против Турции.

В феврале 1896г. состоялось очередное Особое совещание по Босфору, на сей раз под председательством генерал-фельдмаршала И.В. Гурко. Окончательно были определены численность десантного отряда и конкретное распределение сил. По ходатайству Н.Н. Обручева принято решение о срочной закупке дополнительных судов для переоборудования их в специализированные военные транспорты постоянной готовности. Николай II одобрил выводы совещания, несмотря на протесты С.Ю. Витте, которые все же затормозили приобретение пароходов<sup>884</sup>.

Тем временем А.И. Нелидов направляет императору докладную записку, где утверждает, что вооруженное вмешательство великих держав в турецкие дела «в более или менее близком будущем почти неизбежно»<sup>885</sup>. По всем признакам наступала ситуация, охарактеризованная Особым совещанием 1881г., а именно «приближающаяся окончательная развязка Восточного вопроса». Позиция руководства России на тот момент соответствовала ранее

---

<sup>882</sup> Восточный вопрос во внешней политике России. Конец XVIII – начало XX в. Отв. ред. Н.С. Киняпина. М., 1978. С.274.

<sup>883</sup> Айрапетов О.Р. История внешней политики Российской империи 1801-1914. Т.4. М., 2018. С.66.

<sup>884</sup> РГВИА. Ф.400. Оп. 4. Д. 587. Л.263-265.

<sup>885</sup> Проект захвата Босфора в 1896 г.// Красный архив. 1931. № 4-5 (47-48).С.50-70.

предусмотренным действиям и сводилась к закреплению за собой стратегически важного пункта в Проливах в ходе очередного международного кризиса.

В ноябре 1896г.- январе 1897г. состоялся ряд совещаний с участием Николая II и высшего военно-политического руководства империи. Управляющий Морским министерством П.П. Тыртов отмечал, как неизбежное, «вступление европейских держав в Дарданеллы, а может быть и в Константинополь»<sup>886</sup>. Предполагалось, что успех в военных действиях будет сопутствовать Турции, и ее войска осуществят масштабное вторжение на материковую Грецию, после чего европейские страны будут вынуждены Турцию останавливать.

Реакция России предусматривалась простая, в общих чертах predeterminedенная еще Александром III: «В этом случае нам предстоит, конечно, без согласия европейских держав, выйти с Черноморским флотом в Босфор и занять его укрепления десантом»<sup>887</sup>. В военном отношении цель формулировалась также традиционно – «надежная, твердая оборона Босфорского пролива от прорыва неприятельских судов в Черное море».

Совещание 8-го января 1897г., состоявшееся под председательством Великого князя Алексея Александровича, военного и морского министров постановило: «для ближайшей подготовки всех средств, требуемых десантной операцией, выделить из существующей комиссии по обороне Черноморского побережья, особую исполнительную комиссию под председательством вице-адмирала Копытова с участием в ней представителей сухопутного ведомства»<sup>888</sup>.

Таким образом, Комиссия по обороне выполнила по сути одну из своих главных функций, выделив из своих рядов компетентное командование экспедиции, состоящее из должностных лиц, полностью вовлеченных в

---

<sup>886</sup> *Петров М.А.* Ук. соч. С.82.

<sup>887</sup> Там же.

<sup>888</sup> Там же. С.83.

планирование и подготовку операции.

В январе 1897г. император утверждает Высочайшую инструкцию по организации «Черноморской десантной экспедиции». Практические моменты организации окончательно определены в начале февраля на Особом совещании высшего управленческого уровня, состоявшимся под председательством военного министра П.С. Ванновского. В заседании приняли участие все министры, имевшие касательство к проблеме (иностранных дел, внутренних дел, путей сообщения, финансов), а также морской министр, начальники Главного штаба и Главного морского штаба и начальник Военно-ученого комитета Главного штаба<sup>889</sup>

В соответствии с Инструкцией Николая II командующим экспедицией назначен Главный командир Черноморского флота вице-адмирал Н.В. Копытов, которому вручалось «общее начальствование над сухопутными и морскими силами». Структура командования экспедицией была организована по продуманной схеме с учетом накопленного на маневрах опыта и с ясным разграничением полномочий и линии командования. «Органами для распоряжения Командующего экспедицией» являлись – «по совокупности действий флота и десантного корпуса – штаб десантной экспедиции, по действиям флота – штаб Черноморской эскадры, по действиям десантного корпуса – командир онаго»<sup>890</sup>.

Таким образом, начальником штаба экспедиции назначен начальник штаба Одесского военного округа генерал-майор В.В. Сахаров, командиром Сводного сухопутного десантного корпуса – начальник 8-го армейского корпуса генерал-лейтенант А.В. фон Шак<sup>891</sup>.

Адольф Вильгельмович фон Шак был родом из прусского дворянства. «Вступив в службу» в русскую армию подпоручиком, он являлся участником Кавказской и Крымской войн, а также войны с турками 1877-78 гг.<sup>892</sup>

---

<sup>889</sup> РГАВМФ. Ф.1318.Оп.1.Д.16.Л.1.

<sup>890</sup> РГАВМФ. Ф.1318.Оп.1.Д.16.Л.2.

<sup>891</sup> РГАВМФ. Ф.1318.Оп.1.Д.16.Л.2.

<sup>892</sup> Список генералам по старшинству. Составлен по 1-е сентября 1896 г. СПб., 1896. С.149.

Неоднократно награжденный, в том числе двумя Георгиевскими крестами и золотым оружием «За храбрость», обладал специфическим опытом организации и проведения штурма горных укреплений.

В докладе военного министра царю в январе практической целью операции определялось исключительно прочное занятие позиций на Верхнем Босфоре примерно по линии Киречь-Бурну (на европейском берегу) – Бейкос (на азиатском). Николай II при этом особо подчеркнул – «Никоим образом не касаясь Константинополя»<sup>893</sup>.

По плану командующего экспедицией Н.В. Копытова в операции должны были участвовать все шесть броненосцев Черноморского флота, крейсер «Память Меркурия», канонерская лодка «Терец», минные крейсера «Гридень» и «Казарский», минные транспорты «Буг» и «Дунай» и 10 миноносцев<sup>894</sup>. Особый запас в составе 82 мортир и пушек (причем 6 - скорострельных), а также 3 версты железной дороги перевозились на 2 военных транспортах (очевидно, «Березань» и «Днестр»).

Передовой эшелон десанта, перебрасываемый первым рейсом, составлял 30 500 человек (13-я и 15-я пехотные дивизии и 4-я стрелковая бригада).

Срок готовности эскадры «включительно с посадкой войск и съемкой флота с якоря — 12 часов, через каковой срок погруженный десант мог выйти по назначению»<sup>895</sup>.

В соответствии с Высочайшей инструкцией послу в Константинополе Нелидову поручалось при наступлении критического момента немедленно известить об этом командующих Одесского округа и Черноморского флота по телеграфу условной фразой «Давно без известий»<sup>896</sup>. Указанная телеграмма, по конфирмации императором, служила сигналом к началу операции и

---

<sup>893</sup> *Петров М.А.* Ук. соч. С.84.

<sup>894</sup> *Петров М.А.* Ук. соч. С.85.

<sup>895</sup> Там же. С.86.

<sup>896</sup> Проект захвата Босфора в 1897 году// Красный архив. 1922. №1. С.152-162.



немедленной посадке войск на суда<sup>897</sup>.

Специально оговаривался «мирный» вариант, условием которого являлось «добровольное» согласие султана на занятие русскими войсками босфорских укреплений (Николай II специально пометил «Навсегда»)<sup>898</sup>. В этом случае территория, занимаемая русскими войсками в проливе, могла быть несколько уменьшена, чтобы не раздражать турок. Предусматривалась схема связи между вышедшей эскадрой и нашим послом в Константинополе через российское судно-стационар, обычно дежурившее у турецкой столицы.

При этом вариант «по согласию» никак не влиял на развертывание Особого запаса в районе бухты Буюк-Дере и его скорейшее приведение в боевую готовность. Естественно, мирный характер действий экспедиционных войск применительно к туркам никоим образом не распространялся на чужую, попытавшуюся прорваться эскадру.

Примечательным является задействованный состав Особого запаса, относительно слабый на фоне дальнейшего своего состояния (вообще, как отмечал военный министр П.С.Ванновский, планировалась отправка 104 орудий)<sup>899</sup>. Очевидно, руководство Военного министерства и командование Одесского округа полагали такой состав вполне достаточным, чтобы предотвратить различные необдуманные действия на Босфоре со стороны эскадры кого-нибудь из участников иностранного вмешательства.

Под моментом, требующим безотлагательного проведения экспедиции по сигналу посла, понималось, прежде всего, движение эскадр европейских флотов в сторону турецкой столицы. Однако уже в конце февраля 1897г. посол Нелидов в своем письме в МИД прозорливо заметил «Да и не к тому клонятся события»<sup>900</sup> Эскадры действительно двинулись, но не к Дарданеллам, а к Криту.

В мае 1897г. военные действия между Турцией и Грецией были приостановлены, над Критом стал осуществляться контроль шести европейских

---

<sup>897</sup> Там же.

<sup>898</sup> Проект захвата Босфора в 1896 г. // Красный архив. 1931. № 4-5 (47-48).С.67.

<sup>899</sup> Проект захвата Босфора в 1897 году.// Красный архив. 1922. №1. С.152-162.

<sup>900</sup> Проект захвата Босфора в 1897 году// Красный архив. 1922. №1.С.152-162.

держав, к которым Порты сама обратилась с просьбой «рассмотреть основания для решения критского вопроса»<sup>901</sup>.

В сложившейся ситуации в целом сохранялся статус-кво в Проливах, минимально приемлемый для России. Соответственно, Петербург спокойно пошел на интернационализацию конфликта, в т.ч. принимал участие в международной блокаде Крита, высадке экспедиционного корпуса и т.д. Провозглашенная позже административная автономия острова не имела прямого отношения к решению Босфорской проблемы для России.

Таким образом, вооруженная интервенция европейских государств в регион Проливов с выходом к Константинополю не состоялась, соответственно, отсутствовали и причина, и повод для осуществления Босфорского десанта. С другой стороны, «самодеятельность» по захвату Босфора в условиях наличия в Восточном Средиземноморье эскадр четырех крупнейших европейских держав, могла привести и к неприятным для России совместным действиям «объединенной Европы». В результате Босфорская экспедиция была в очередной раз отложена.

В целом, события 1896-97 гг. можно рассматривать как масштабные, максимально приближенные к реальности учения, продемонстрировавшие «полную готовность» России в политическом и военном плане к использованию силы в кризисной ситуации в Проливах – то есть в полном соответствии с замыслом Особого совещания 1881г. и последующим планированием.

### *§3.Итоговое планирование и изменившийся замысел операции*

В конце XIX века стало очевидно, что угроза непосредственного захвата Великобританией Проливов не столь остра, как это ощущалось в 1881-82 гг. На Особом совещании февраля 1897г. министр иностранных дел граф М.Н. Муравьев, отвечая на настойчивые вопросы морского и военного министров,

---

<sup>901</sup> Восточный вопрос во внешней политике России. Конец XVIII – начало XX в. Отв.ред. Н.С.Киняпина. М., 1978. С.276.

отметил, что в конкретной ситуации «вооруженное сопротивление со стороны Англии нашей высадке на Босфоре представляется ныне мало вероятным». Особое совещание все же постановило «принять во внимание неблагоприятную случайность» вмешательства части английского флота<sup>902</sup>.

Тем не менее, жесткий лимит времени для срочной отправки десантной эскадры на Босфор был несколько ослаблен. Момент непосредственного начала операции стал больше зависеть от Российской империи.

Здесь необходимо отметить постепенную трансформацию замысла экспедиции. В 1881г. операция мыслилась как вынужденная реакция на попытку захвата Проливов третьей стороной и, таким образом, имела характер необходимой задачи, которая при наступлении определенных внешних условий должна быть решена во что бы то ни стало. События 1895-97гг. продемонстрировали определенное снижение риска немедленного захвата Босфора Великобританией. Соответственно, операция по занятию пролива Россией, как вынужденная необходимость, постепенно перестала носить срочный и безотлагательный характер. Такая трансформация в конце концов сыграла для экспедиции негативную роль.

Военное министерство и до 1897г. пыталось сформулировать оптимальное время и политическую обстановку для нанесения подготовленного удара. Например, генерал А.Н. Куропаткин во время службы в Главном штабе отмечал в своих докладах следующие ситуации как подходящие для десантной экспедиции:

- война Германии с Францией,
- внутренние раздоры в Австрии,
- война Турции с соседями,
- восстание или дворцовая революция в Турции,
- крайние затруднения в Англии<sup>903</sup>.

Следует отметить наличие в ведомствах, причастных к проблеме

---

<sup>902</sup> РГАВМФ. Ф.1318.Оп.1.Д.16.Л.3.

<sup>903</sup> РГВИА. Ф.400. Оп. 4. Д. 619. Л.46.

десантной операции, двух разных подходов к обусловленности и своевременности силового вмешательства. Для Военного министерства достаточным моментом являлись «внутренние сложности», ослаблявшие боеспособность турецкой армии вообще и противодесантную оборону Босфора в частности.

Другая группа высших сановников по-прежнему рассматривала десант скорее как крайнюю и вынужденную меру, своеобразный «последний довод королей». Например, руководство министерства иностранных дел при Николае II достаточно скептически относилось к замыслу экспедиции, полагая его «подёрнутым налётом политических иллюзий, от которых никогда не свободны проекты генерала Обручева»<sup>904</sup>. В противовес точке зрения военных внутренние беспорядки в Турции представлялись не благоприятствующими, а скорее вредящими интересам России. Так, граф В.Н. Ламздорф, занимавший в то время пост начальника канцелярии министерства, полагал необходимым в «армянском» вопросе оказывать постоянное давление на Турцию с целью добиться от Константинополя серьезных уступок, которые только и могли привести к умиротворению региона и к недопущению масштабного иностранного вмешательства<sup>905</sup>.

К этой группе примыкал и министр финансов С.Ю. Витте, всегда выступавший «весьма настоятельно, резко и решительно против этой затеи»<sup>906</sup>.

Не соблюдалось, таким образом, одно из базовых условий успешности любого мероприятия – единство усилий и замыслов. А.И. Нелидов обозначил его витиевато - «Совместное, взаимно дополняющее и подкрепляющее действие имеющих участвовать в этом деле ведомств: военного, морского и иностранных дел, - может одно представить верный залог успеха ...»<sup>907</sup>.

В период «армянского» кризиса в Турции на верфях в Николаеве был заложен (вошел в состав флота в 1898г.) седьмой броненосец Черноморского

---

<sup>904</sup> Ламздорф В.Н. Дневник 1894-1896. М., 1991. С. 235.

<sup>905</sup> Там же. С.329.

<sup>906</sup> Витте С.Ю. Воспоминания. Т 2. М., 1994. С. 97.

<sup>907</sup> Нелидов А. И. О занятии проливов // Красный архив. 1931. №3(46). С. 182-187.

флота «Ростислав»<sup>908</sup>, представлявший собой уже четвертый конструктивный тип, значительно отличавшийся от предшественников. Отечественными историками кораблестроения и зарубежными специалистами «Ростислав» расценивается как в целом неудачный, «медленный и слабый» корабль<sup>909</sup>, очевидно не соответствующий «золотому сечению» английских броненосцев того времени.

Корабль действительно проектировался не для эскадренных сражений в открытом море. Он был задуман как тип малого броненосца с мощной артиллерией, небольшим водоизмещением и уменьшенной осадкой, что позволило бы эффективно действовать в прибрежных районах Черного моря. Соответственно при проектировании было определено уменьшенное водоизмещение в 8880 тон (при строительстве увеличившееся до 10 тысяч), запланирована скорость в 16 узлов<sup>910</sup>. Использовалась новая, более легкая «гарвеевская» броня (сталеникелевый сплав особой закалки), изготовленная в США, часть котлов броненосца работала уже на нефти.

Много споров до сих пор вызывает выбор для «Ростислава» 10-дюймовых орудий (254 мм) главного калибра вместо стандартных для Черноморского флота 12 дюймов (305 мм). Выбор Морского технического комитета объяснялся «несомненными преимуществами боевой способности» 254-мм орудий, что включало сравнительную легкость и быстроту заряжания, большую скорострельность и повышенную живучесть в бою<sup>911</sup>. Таким образом, меньший вес и большая скорострельность пушек главного калибра считались важнее, чем поражающая способность 12-дюймового снаряда.

Орудия главного калибра нового броненосца обладали еще одной

---

<sup>908</sup> Conway's. All the World's Fighting Ships. 1860-1905. London, 1979. P.182.

<sup>909</sup> Мельников Р.М. Эскадренный броненосец «Ростислав»(1893-1920 гг.) Боевые корабли мира. СПб.,2006. С.3.

<sup>910</sup> Всеподданнейший отчет по Морскому ведомству за 1897-1900 годы // Военная промышленность России в начале XX века.1900-1917. Сборник документов. М., 2004. С.36-45.

<sup>911</sup> Мельников Р.М. Эскадренный броненосец «Ростислав»(1893-1920 гг.) Боевые корабли мира. СПб.,2006.С.4.

особенностью. Их угол возвышения был больше стандартного и равнялся  $33^\circ$ , что и было результативно продемонстрировано на стрельбах 1902г.<sup>912</sup>

Большой угол возвышения морских орудий, как и у мортир, либо увеличивал дальность выстрела, либо обеспечивал отвесную траекторию падения снаряда. Например, в ходе Моонзундского сражения октября 1917г. балтийский броненосец «Слава», заложенный в 1902г., эффективно действовал своей артиллерией против прорывающихся немецких кораблей, в том числе против новейшего линкора «Кениг». По мнению западных специалистов, подобная эффективность объяснялась именно увеличенным углом возвышения (до  $30^\circ$ ) орудий главного калибра «Славы», что сделало возможным большую дальность выстрела, чем у «Кенига», у которого данный показатель был, как и у английских кораблей, стандартным ( $15^\circ$ )<sup>913</sup>.

Отечественные специалисты указывают на другой тактический прием – искусственный крен броненосца на  $5^\circ$  на борт, противоположенный стреляющему, что также обеспечивало большой угол возвышения орудий<sup>914</sup>. В любом случае в Моонзунде «Слава» уверенно вела артиллерийский бой на дистанциях 112-115 кабельтовых<sup>915</sup>. В условиях Босфора такая дистанция (свыше 21 км) была вполне достаточной.

В ходе Первой мировой войны успешно стрелял и сам «Ростислав». Так, в конце марта 1915г. совместно с броненосцем «Три святителя» он осуществил обстрел турецких батарей, расположенных на азиатском берегу Босфора, - Эльмас и Анатоли-Фенер, затем Панас-Бурну. Обстрел продолжался около 2-х часов, велся преимущественно из орудий главного калибра обоих броненосцев. По оценке начальника бригады кораблей, руководившего операцией

---

<sup>912</sup> Там же. С.11.

<sup>913</sup> Conway's. All the World's Fighting Ships.1860-1905. London. 1979. P.184.

<sup>914</sup> Косинский А.М., Чишвиц А.Г. фон. Моонзунд 1917.Последнее сражение русского флота.М.,2009. С.189.

<sup>915</sup> Косинский А.М., Чишвиц А.Г. фон. Моонзунд 1917.Последнее сражение русского флота.М.,2009. С.202.

бомбардировки, обстрел признан удачным<sup>916</sup>.

В полной мере эффективность пушек «Ростислава» при стрельбе по береговым целям была продемонстрирована несколько позднее. В феврале-апреле 1916г. броненосец совместно с двумя другими кораблями «босфорской эскадры» - канонерскими лодками «Донец» и «Кубанец» оказывал огневую поддержку частям Кавказской армии, штурмовавшим турецкие Ризе и впоследствии Трапезунд<sup>917</sup>.

Черноморские десанты 1916г. по своим непосредственным целям и задачам отличались от замысла Босфорской экспедиции, в то же время гористый рельеф приморской местности – Понтийского Тавра в целом соответствовал рельефу Проливов.

Огонь «Ростислава» по укреплениям и батареям, расположенным на господствующих над местностью высотах, был крайне эффективен, казаки-пластуны сухопутных частей даже дали ему уважительную кличку «Расчесал»<sup>918</sup>.

Так, 5 февраля «Ростислав», «Донец» и «Кубанец» произвели бомбардировку позиций противника у р. Архаве, в ходе которой две артиллерийские батареи на возвышенностях были «приведены к молчанию»<sup>919</sup>. По оценкам флотских офицеров, эффект огня «Ростислава» «производил сильное впечатление на неприятеля, который, попадая под обстрел, быстро покидал позиции»<sup>920</sup>.

В отличие от бомбардировки Босфора годом ранее в этих операциях не использовались такие новинки военного прогресса, как авиаразведка. Точность огня кораблей обеспечивалась более традиционными методами. На береговые

---

<sup>916</sup> Новиков Н.В. Операции флота против берега на Черном море в 1914-1917 годах. СПб., 2003. С.64.

<sup>917</sup> Масловский Е.В. Мировая война на Кавказском фронте: 1914-1917. Стратегический очерк. Париж, 1933.С.315-316.

<sup>918</sup> Айрапетов О.Р. Участие Российской империи в Первой мировой войне (1914-1917). Т.3:1916 год. Сверхнапряжение. М., 2015. С.94-95.

<sup>919</sup> Новиков Н.В. Операции флота против берега на Черном море в 1914-1917 годах. СПб., 2003. С.91.

<sup>920</sup> Там же.

высоты были заранее высланы корректировщики и матросы-сигнальщики с полным набором сигнальных средств. Кроме того, эффективность стрельбы броненосца и канонерок обеспечивалась помощью в наведении со стороны присутствовавших на кораблях артиллерийских сухопутных офицеров со своими картами турецких укреплений. Цель их пребывания сформулирована следующим образом – «для ориентировки командиров кораблей, во избежание возможных недоразумений и точного указания неприятельских батарей, окопов и других целей»<sup>921</sup>.

Применительно к Босфору аналогичные карты укреплений и артиллерийские схемы стрельбы уже были составлены на местности военными агентами, в т.ч. артиллеристом Э. Калниным, и командированными офицерами армии. Сигнальная же и семафорная служба могла быть также хорошо организована на берегах босфорской бухты Буюк-Дере, как в 1916г. у рек Архаве и Вице.

Высокую результативность огня броненосца и канонерок отмечали не только войска на поле боя и морские артиллеристы. Офицеры штаба Кавказской армии также неоднократно фиксировали «эффект прекрасной стрельбы крупнокалиберной судовой артиллерии в прибрежном районе»<sup>922</sup>.

Последующий анализ показал, что «Ростислав» в основном стрелял из орудий 152 мм, несколько реже – из главного калибра (254 мм). Применялись также трехдюймовые пушки для обстрела турецких позиций гранатами со шрапнелью<sup>923</sup>. И типы задействованных орудий, и дистанции в целом соответствовали обстоятельствам предполагаемого боя на Босфоре.

Таким образом, практика доказала применимость и эффективность артиллерии и орудий главного калибра «Ростислава» для противодействия турецким укреплениям и батареям в условиях, аналогичных задуманному

---

<sup>921</sup> Там же. С. 89.

<sup>922</sup> *Масловский Е.В.* Мировая война на Кавказском фронте: 1914-1917. Стратегический очерк. Париж, 1933.С. 328.

<sup>923</sup> *Новиков Н.В.* Операции флота против берега на Черном море в 1914-1917 годах. СПб., 2003. С.93.



захвату Верхнего Босфора.

В целом можно сказать, что кораблестроение на Черном море в последнее пятилетие XIX века было снова нацелено на создание броненосцев, оптимальных для специфических боевых действий в регионе Проливов.

Аналогичный деловой подход сохранялся и в руководстве Военного ведомства. Так, А.Н. Куропаткин в 1900г., в должности военного министра Российской империи, следующим образом охарактеризовал международную ситуацию, в которой десант с точки зрения интересов России должен быть неизбежен.

«1) Непрочное здоровье Султана и его отношение к окружающим лицам. Многочисленные партии при дворе, которые ожидают только смерти Султана. Между ними есть и такие, которые быть может желали бы ускорить эту смерть. Представьте себе, наступает такая катастрофа, вспыхивает революция: наш посол телеграфирует, что в Константинополе полная анархия, резня. Такую телеграмму можно получить и скоро. Может быть и другой случай, когда нас туда кто-нибудь позовет...

2) Как мы не сдерживаем Болгарию и не отдаляем развязку, но в Болгарии и Македонии беспокойно... На Балканском полуострове может вспыхнуть восстание, возникнуть хаос. Турки может быть проявят полное напряжение своих сил, чтобы восстановить порядок, а мы вынуждены будем разнимать или стать союзниками одной из сторон.

3) Европейская война может вспыхнуть помимо нас. Представим, что в Китае обстоятельства запутаются, Германия и Англия поссорятся между собою и свяжут себе руки. Если мы этим не воспользуемся, то еще раз упустим благоприятный шанс»<sup>924</sup>.

#### *§4. План операции генерала Дохтурова 1900г.*

Осенью 1900г. в Ялте состоялось представительное военное совещание,

---

<sup>924</sup> РГВИА. Ф.400. Оп. 4. Д. 588. Л.26.

посвященное планированию и перспективам реализации военной экспедиции по овладению Босфорским проливом. В совещании принял участие военный министр А.Н. Куропаткин. Исходя из целей, обозначенных Комиссией 1881г. и определенных высочайше утвержденной Инструкцией 1897г. были проанализированы подготовленные командованием Одесского военного округа итоговые и отчетные материалы по подготовке экспедиции. Особое внимание уделено развернутому плану десанта, составленному генералом от кавалерии Д.П. Дохтуровым, бывшим командиром 13-й пехотной дивизии, в 1900г. назначенным помощником командующего Одесским военным округом<sup>925</sup>.

Проект генерала Дохтурова представлял собой не только подробную «стратегическую работу по вопросу десантной экспедиции»<sup>926</sup>, но и детальную схему ее осуществления теми силами, которые имелись в наличии на конкретный момент и включали подготовленные части десантного отряда Одесского военного округа, Особого артиллерийского запаса, эскадру Черноморского флота и транспорты. В своей работе Д.П. Дохтуров исходил из фактического положения дел и описывал необходимые практические шаги, которые должны были последовать за командой на проведение десанта, если бы она поступила в конкретную дату (определена в плане как 28 июня). Следует отметить, что план Дохтурова по очевидным причинам касался в основном действий сухопутных войск и артиллерии, описывая деятельность флота в самых общих чертах.

При этом допускались определенные отступления от действительной обстановки. В составе Особого запаса на тот момент отсутствовали необходимые там пушки Кане, отправленные на Дальний восток, восстановление их количества планировалось только на следующий год. Формально не был также решен вопрос о полномочиях на объявление частной мобилизации в округе и ряде соседних губерний.

Количество транспортных судов «Доброфлота» и РОПиТа

---

<sup>925</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л.4.

<sup>926</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л.50.

рассчитывалось для привлечения к операции исходя не из фактического количества в портах Одессы и Севастополя, а из наиболее вероятного их нахождения на условную дату начала операции.

Следует отметить, что численность привлекаемых войск и количество артиллерии учитывались по нормам состава военного времени. Кроме того, по плану войска не везли с собой обозы и кухни, а высаживались в «утюкованном виде», имея при себе сухари, чай, консервы, овес и прессованное сено для лошадей, все из расчета на 8 дней<sup>927</sup>.

Таким образом, план генерала Дохтурова с официальным наименованием «Очерк плана действий» можно рассматривать как расширенную диспозицию действий десантного отряда.

Цель экспедиции указывалась кратко - «преграждение неприятельскому флоту доступа в Черное море»<sup>928</sup>. Перечислены шесть «средств достижения этой цели.

1. Заграждение пролива посредством мин,
2. Упразднением турецкой береговой обороны,
3. Захватом прибрежной полосы верхнего Босфора и удержанием оной в нашей власти,
4. Обороню вод пролива против могущего последовать прорыва судов сквозь положенное минное заграждение – посредством самодвижущихся мин,
5. Посредством артиллерийского огня оружия большого калибра, по преимуществу бронебойных,
6. Посредством таранения прорвавшегося судна».

Примечательно, что автор доклада специально указывает, что «Других средств для достижения цели, поставляемой экспедиции, не существует»<sup>929</sup>.

В целом десантная операция должна была развиваться следующим

---

<sup>927</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588.Л.13.

<sup>928</sup> Там же. Л.4.

<sup>929</sup> Там же.

образом.

28 июня<sup>930</sup> в 00.30 управляющие городских почтово-телеграфных контор в Одессе и Севастополе получают специальную депешу о прекращении всякой связи для всех адресатов за исключением лиц высшего командования армии и флота, указанных заранее.

В 01.00 ночи поступает условная депеша «Высочайшее повеление состоялось», означающая сигнал к проведению экспедиции. Она передается по указанному списку командованию Одесского военного округа и Черноморского флота.

### *I. Первый рейс*

По данному сигналу объявляется 12- часовая мобилизация и погрузка в Одессе и Севастополе на транспортные суда и корабли ЧФ десантного отряда - частей 13-й и 15-й пехотных дивизий, всей 2-й бригады 14 дивизии, двух саперных батальонов, Севастопольской минной роты с 80 минами Уайтхеда и 22 торпедными аппаратами, полевой артиллерии 13-й и 15-й артиллерийских бригад, 24-й пулеметной команды, одной сотни 8-го Донского казачьего полка и необходимых для командования лошадей.

Итого: - 32 батальона (16 000 штыков), 24 пулемета, 80 Уайтхедовских мин с аппаратами, 56 легких орудий и 14 зарядных ящика, 1 казачья сотня (139 сабель), 5-й полевой инженерный парк, конная команда свитских лошадей. Эти силы и составляют передовой отряд, отправляемый первым рейсом.

Для посадки этих войск в Одессе используются 11 транспортных судов (из них одно иностранное - «Дугласгиль»), в Севастополе – 7 судов. Большинство из них являются судами Доброфлота и РОПиТ. Войска сажаются также на некоторые определенные заранее боевые корабли. 28 июня весь день войска грузятся.

С 1 часа ночи отдается также приказание об окончательной погрузке Особого артиллерийского запаса на военные транспорты «Березань», «Прут» и

---

<sup>930</sup> Подчеркнуто в тексте документа.

«Днестр», а также о немедленном прибытии в Севастополь и Одессу из Черного моря всех торговых судов российских пароходных обществ. Начинается частная мобилизация всех частей 7-го и 8-го армейских корпусов и 8-го Донского казачьего полка из соответствующих близлежащих губерний.

29 июня на рассвете из портов Одессы и Севастополя выходят сначала все корабли боевой эскадры, за ней транспорта с передовым отрядом.

01 июля 02.00 утра – встреча одесской и севастопольской групп кораблей у обусловленной точки «рандеву» (по Обручеву) - плавучего маяка и формирование объединенной десантной эскадры, разделение всех транспортов по очередности следования и будущей высадки на передовой и задний отряды. Передовой (14 судов) - перевозит 29 батальонов пехоты, 2 батальона сапер, а также 126 лошадей. Задний (4 транспорта) – все прочие, в т.ч. Севастопольская минная рота с минами Уайтхеда и аппаратами, 7 полевых батарей, сотня казаков и свитские лошади.

В целом, построение эскадры на переходе планировалось в соответствии с требованиями, изложенными Н.А. Обручевым на основании работ французского специалиста Дегуи<sup>931</sup> (две группы броненосцев впереди, на определенном расстоянии две группы транспортов с охранением), основная задача – «быстрое и безостановочное движение к верхнему Босфору»<sup>932</sup>.

На рассвете 01 июля боевые корабли эскадры входят в Верхний Босфор, все транспорты остаются у входа в пролив. Эскадра проходит без выстрела под обстрелом береговых укреплений до устья Золотого Рога, имея на борту броненосца «Чесма» 1 батальон Белостокского полка.

04 часа утра 01 июля эскадра «оповестила несколькими выстрелами столицу Турции о своем прибытии и затем демонстрировала производство десанта на берега Золотого Рога»<sup>933</sup>, имея задачей удержать Константинопольский гарнизон в стенах столицы. Одновременно с этим

---

<sup>931</sup> Обручев Н.А. Смешанные морские экспедиции.// Военный сборник. 1898.№9. С.38.

<sup>932</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588.Л.5.

<sup>933</sup> Там же. Л.6.

броненосцы «Чесма» и «Ростислав» высаживают батальон для захвата на азиатском берегу Босфора укрепления Киречь-Бурну, обстреливают батареи Маджар-Табия и Анатоли-Кавак – чтобы отвлечь их огонь на себя или «чтобы огонь этот при удаче потушить»<sup>934</sup>. Крейсер «Память Меркурия» останавливается у самого входа в Верхний Босфор в бухте Пойраз (азиатский берег), высаживает батальон пехоты для занятия укрепления Филь-Бурну.

05 часов утра – транспорта передового отряда входят в Верхний Босфор. 1-я группа – 11 батальонов (5500 штыков) и 12 пулеметов для азиатского берега, 2-я группа – 20 батальонов (10 000 штыков) и 12 пулеметов на европейский берег.

06 часов утра - под огнем укреплений Сары-Таш и Румели-Кавак «азиатский» отряд (1-я группа) высаживается в бухтах Анатоли-Фенер и Кабакос, «европейский» (2-я группа) - в бухте Баглар-Алты. Высадка закончилась на азиатском берегу в девятом часу утра, на европейском – в десятом часу. И так – 11 батальонов высажено на азиатский берег и 20 батальонов плюс два батальона сапер – на европейский.

По мере высадки десанта транспортные суда тут же уходят за Верхний Босфор к заднему отряду за пределы действия береговых батарей. Только два специально снаряженных транспорта – «В.Кн. Ксения» и «Пушкин» обращены в лазареты и остаются в бухтах.

Одновременно с демонстрацией эскадры у Константинополя с раннего утра минные транспорты «Буг» и «Дунай» начинают установку минного заграждения от мыса Терапия (европейский берег) и до Английской банки (остается проход между банкой и азиатским берегом), на что необходимо 4 часа времени.

08 часов утра 01 июля – минное заграждение частично установлено. Эскадра, покинув устье Золотого Рога, отходит за него, превращаясь в «крупнокалиберные плавучие батареи», прикрывающие подходы к

---

<sup>934</sup>РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л.7.

заграждению на расстоянии в 5 верст и подавляющие турецкие укрепления при необходимости. Минное заграждение завершается «Бугом» и «Дунаем» до азиатского берега, полностью перекрывая Босфор для крупнотоннажных кораблей. Перед минным заграждением остается группа миноносцев.

11 часов утра – одновременно общий штурм турецких укреплений высадившейся пехотой под прикрытием огня флота. На европейском берегу объектами являются батареи Сары-Таш, Румели-Кавак, Теле-Табия (6 верст от места высадки). На азиатском – Анатоли-Кавак и Маджар-Табия (12 верст от места высадки). В плане констатируется «неустрашимая разброска сил», необходимость наличия при атаке сильных общих резервов. Отмечается, что «...частные удачи были неизбежны, но выполнение, невзирая на оные, общей задачи было обязательно». Операция завершена к 2-м часам дня.

Оставив в необходимых точках гарнизоны, европейский отряд занял горы Мавромоло, а также вышел через м. Буюк-Дере на Терапийские высоты, азиатский – скаты вершины Юша-Даг, через м.Бейкос на хребет Карлы-Тепе. Указанные позиции заняты были в пятом часу пополудни.

Предусматривались шаги для нарушения связи и линий сообщений турок в районе Босфора. Так, из войск, высаживаемых на европейский берег, один батальон предполагалось направить для занятия форта Килия, «чтобы захватить морской кабель, выходящий на берег близ спасательной станции у этого форта»<sup>935</sup>

Паровые катера из залива Пойраз перевозят усиление. Сразу же отрываются окопы и пулеметные позиции, в тылу организуются биваки, устанавливаются «сильные ружейные и пулеметные батареи у Терапийского залива» для прикрытия минных постановок. На это ушел весь остаток дня 1 июля.

В ночь на 02 июля саперными батальонами устанавливаются две разборные пристани – между Буюк-Дере и Терапией (европейский отряд),

---

<sup>935</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л.38.

между Анатоли Кавак и Маджар-Табия для азиатского отряда.

На рассвете к установленным пристаням подходит задний эшелон транспортов и высаживает Севастопольскую минную роту поровну (40 мин и 11 аппаратов на каждый берег), поровну же инженерный парк, а также – на европейский берег – 32 орудия с 8 ящиками и казаков, на азиатский – 24 орудия с 6 ящиками и казаков. Выгрузка закончилась к 10-му часу утра. После этого транспорты уходят к основной группе и все вместе возвращаются в Одессу и Севастополь.

Севастопольская минная рота немедленно по высадке приступает к установке и маскировке торпедных аппаратов на обеих сторонах залива.

## *II. Второй рейс*

К 30 июня в Одессе и Севастополе сосредоточены войска и корабли для второго рейса – (Одесса – 3000 штыков и Одесский крепостной артиллерийский батальон, Севастополь – 6000 штыков, крепостная саперная рота и 5 крепостных артиллерийских рот). К вечеру 1 июля завершена погрузка, произведенная в более быстром порядке, так как не было необходимости грузить высадочные средства, которые находились уже на Босфоре. Транспорты выходят 1 июля, соединяются в этот же день, подходят к Босфору на рассвете 4-го июля.

4 июля передовой отряд второго рейса – из Одессы выгружает у Терапии с помощью всех разгрузочных средств 3000 штыков – в восьмом часу утра все закончилось, части прибыли на биваки в Буюк-Дере. Практически одновременно, через полчаса – начал разгрузку у Анатоли-Кавак задний отряд. В обоих случаях используются установленные пристани, задействуются также поочередно на европейском и азиатском направлениях ранее перевезенные паровые катера. В результате и на азиатском берегу 12 батальонов уже в 11-м часу утра расположены на биваках в долине реки Бейкос. После этого все суда второго рейса, кроме военных транспортов «Березань», «Прут» и «Днестр», уходят в Одессу и Севастополь для принятия войск частной мобилизации.

С указанных транспортов начинается разгрузка Особого



артиллерийского запаса, высадка обслуживающих частей. Одновременно происходит укладка необходимого железнодорожного пути, перевозка и установка орудий на позициях. При этом соблюдается общий принцип – «тяжелые орудия, по преимуществу на азиатский берег, а легкие – на европейский»<sup>936</sup>. На азиатском берегу батареи устанавливаются на отрогах Юша-Дага, идущих к мысу Сельви-Бурну, на европейском – в т.н. «посольском парке»<sup>937</sup>

Процесс выгрузки и приведения Особого запаса к боеготовности занимает с 12 часа 4 июля до полудня 7 июля.

### *III. Частная мобилизация и общие итоги*

Частная мобилизация в Одесском округе объявлена была 28 июня, к вечеру 2 июля закончена, три дня потребовалось на перевозку по железным дорогам, к вечеру 5 июля в Одессе сосредоточено 8 батальонов 14-й и 15-й пехотных дивизий, 10 батарей 14-й и 15-й артиллерийских бригад и 7-й Донской казачий полк. Всего – 13600 штыков, 834 сабли, 80 орудий с 136 зарядными ящиками и 2460 лошадей. В Севастополе к этому времени находятся 13600 штыков, 88 орудий, 120 ящиков и 1381 лошадь.

Утром 4 июля начинают прибывать в порты Одессы и Севастополя транспорты первого, а потом и второго рейсов с Босфора, а также суда пароходных обществ по мобилизации. Начинается погрузка и последующая отправка транспортов с разделением на Одесский отряд (на европейский берег) и Севастопольский отряд (азиатский берег).

До наступления темноты 8 июля высадка этих войск окончена.

В результате – по истечении 10 суток после получения условной депеши и 7 суток от вступления боевой эскадры в верхний Босфор – на европейском берегу Босфора высажены все части 8-го армейского корпуса (за исключением 8-й кавдивизии), 12-й саперный батальон, часть 5-го полевого инженерного парка, часть орудий особого запаса и 2 роты крепостной артиллерии. На

---

<sup>936</sup>РГВИА. Ф. 400. Оп. 4, Д. 588.Л. 37.

<sup>937</sup> Там же.

азиатском берегу – большая часть 7-го армейского корпуса, 11-й саперный батальон и вторая часть инженерного парка, Севастопольская минная рота и 9 рот крепостной артиллерии. Кроме того, 71-й Донской казачий полк (три сотни на одном и три сотни на другом берегу). Иначе – с 9-го июля на европейском берегу и на азиатском берегу укрепились и заняли оборону по 33 батальона (24600 штыков), 12 пулеметов, 112 полевых орудий на каждом. На позициях установлены также все орудия Особого запаса и торпедные аппараты.

Таким образом, в завершении операции части русской армии и корабли флота должны были прочно занять весь Верхний Босфор, блокировав пролив примерно по линии Терапия-Бейкос (то есть чуть больше трети длины всего пролива) минными постановками, расположением броненосцев и артиллерийскими позициями Особого запаса. По выражению военного министра А.И. Куропаткина «Верхняя половина Босфора должна сделаться убежищем нашего Черноморского флота»<sup>938</sup>. При этом не оккупировалась столица и вообще ни один значимый населенный пункт Турции.

К принципиальным отличительным моментам плана Дохтурова относятся два обстоятельства.

К первому моменту относится продуманное использование Особого запаса. Его разгрузка, перевозка и установка на позициях начинаются не сразу по высадке первых батальонов, а только на четвертый день операции. Тем самым достигается безопасный вариант подготовки и организации артиллерийских позиций без риска повреждения пушек и уничтожения расчетов вражеским обстрелом в процессе транспортировки. По расчетам британская эскадра в этот момент еще находится в пути, отдельные же турецкие боевые корабли значительной угрозы не представляли. Генерал Дохтуров так характеризует складывающуюся на первом этапе десанта ситуацию – «Посягательства неприятельских судов на коммуникационную линию, соединяющую театр военных действий с операционной базой, попросту

---

<sup>938</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л.48.

выражаясь, посягательства неприятельских судов на прорыв через Босфор в Черное море, были устранены в течении первых шести дней по овладении Босфором... »<sup>939</sup>.

К вполне достаточным средствам «устранения» на данном этапе он относит минные заграждения, положенные флотом; суда боевой эскадры, расположенные в Буюк-Дерской бухте, чьи бронебойные крупнокалиберные орудия обеспечивали продольный обстрел пролива на расстоянии в 5 верст; отряд миноносцев, расположенных впереди боевой эскадры и минной позиции; сильные пулеметные батареи и торпедные аппараты, размещенные на обоих берегах пролива; твердая решимость эскадры таранить всякое неприятельское судно<sup>940</sup>. «В виду изложенных мер опасаться за свои сообщения в течении первых шести суток.... десантному отряду не следовало и потому мог он спокойно принимать все меры к отражению сухопутных неприятельских сил»<sup>941</sup>. С восьмого же дня операции на обоих берегах уже установлены и готовы к открытию огня 140 орудий Особого запаса.

Ко второму моменту относится предложенная Дохтуровым тактика первоначального прохода большей части эскадры Черноморского флота мимо турецких батарей без выстрела в целях «удержать турецкий гарнизон Константинополя в стенах столицы». Очевидно, что эффект внезапности от появления русских броненосцев на расчеты босфорских батарей не мог быть слишком длительным, и огонь по проходящим кораблям был бы открыт в любом случае. С другой стороны, демонстрация высадки десанта в ином месте рекомендовалось военной наукой того времени - «для отвлечения внимания противника от пункта высадки полезно произвести демонстрацию в значимом расстоянии от места высадки»<sup>942</sup>.

Как представляется, этот момент плана может быть объяснен допускаясь возможностью мирного пропуска турками русской эскадры,

---

<sup>939</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л.12.

<sup>940</sup> Там же.

<sup>941</sup> Там же Л. 13.

<sup>942</sup> *Обручев Н.А.* Смешанные морские экспедиции // Военный сборник. 1898.№9. С.53.

как, например, прямо указывалось в Инструкции 1897 г. Поскольку при этом важную роль в успехе операции играли непосредственные результаты переговоров российского посла с турками, особое значение приобретала надежная связь между эскадрой и посольством. В этом случае начальник штаба округа Протопопов указывал на желательность следующих шагов – «Для сообщения Командующему экспедицией результатов переговоров с Портою нашего Константинопольского Посла, необходимо, чтобы сим последним был выслан навстречу эскадре находящийся в Константинополе стационар, причем пункт встречи последнего с эскадрой должен быть обусловлен заранее определенную географической широтой и долготой»<sup>943</sup>.

Вероятно, нечто подобное предусматривалось и в планах экспедиции в 1900г. Также можно предположить, что судно-стационар теоретически могло быть использовано и для связи с русской эскадрой, крейсирующей в Средиземном море у Дарданелл.

План генерала Дохтурова был тщательно разобран военным министром совместно с руководством округа и в целом признан работоспособным и реальным. При этом учитывались практические результаты ранее проведенных маневров и учений по погрузке на суда. Так, по данным Главного морского штаба, по состоянию на 1897г. в первый рейс могло быть «перекинуто» 12 тысяч человек, причем боевые корабли эскадры брали около 4 тысяч<sup>944</sup>. Дохтуров же определял численность передового десанта первого рейса в 16 тысяч штыков и 139 сабель, что с учетом возросшего количества транспортов, пригодных к использованию, представлялось вполне реализуемым.

На совещании определены основные пути устранения недостатков и этапы дальнейшей непосредственной подготовки десантной экспедиции – по выражению Мусина-Пушкина «дальнейшее развитие вопроса... заключалось в возбуждении ходатайства о пополнении недостающих средств, а также в

---

<sup>943</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л.38.

<sup>944</sup> Там же Л.76.

развитии и улучшении тех, которые уже имелись»<sup>945</sup>. По результатам составлен итоговый доклад за подписью командующего округом, включавший в том числе расшифрованные резолюции А.И. Куропаткина на плане.

Примечательно, что идея с проходом эскадры до Константинополя с порога отвергнута не была, хотя предусматривались разные варианты развития ситуации. Например, при открытом конфликте, по мысли А.Н. Куропаткина, эскадра должна была артиллерийским огнем «возможно скорее рушить оборону батарей до Терапии»<sup>946</sup>. На этот случай рассматривались также и различные районы высадки в зависимости от конкретной ситуации. Например, если море спокойно – высадка на Черноморском побережье и фронтальная атака пехотой турецких батарей; при значительном волнении на море – прорыв в Босфор и фланговый удар по укреплениям<sup>947</sup>. Общее решение – «нужно обучать войска, назначенные для десантной операции, высаживаться при всяких условиях»<sup>948</sup>.

В качестве первоочередных мер запланировано дальнейшее усиление десантного отряда путем увеличения его численности и вооружения. Так, было решено, что в десанте участвуют «полностью и без изъятия» 7-й и 8-й пехотный корпус<sup>949</sup>, который и формируют десантный отряд, находящийся в 12-часовой готовности. Кроме этого, батальоны 13-й и 14-й пехотных дивизий предполагалось и дальше сохранять в численности, близкой к численности военного времени – по четыре взвода в роте, в 32-х рядном составе полуроты, полевую артиллерию содержать в 8-орудийной запряжке<sup>950</sup>.

Указано на желательность обращения к императору за наделением командующего Одесским округом правом на объявление частной мобилизации запасных нижних чинов и конского состава из прилегающих к Одесскому

---

<sup>945</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л.52.

<sup>946</sup> Там же. Л. 53.

<sup>947</sup> Там же. Л. 54.

<sup>948</sup> Там же. Л.50.

<sup>949</sup> Там же. Л.47.

<sup>950</sup> Там же. Л.46.

округу губерний (Таврическая, Херсонская и Бессарабская)<sup>951</sup>.

Подчеркнута решающая роль орудий Особого запаса в операции, а также необходимость скорейшего пополнения запаса пушками Кане хотя бы до установленного минимума. А.И. Куропаткин напротив указания общего числа орудий запаса вообще пометил «как мало»<sup>952</sup>.

Тактические решения Д.П. Дохтурова рассматривались с позиций ранее принятых выводов и планов десантной операции, основывавшихся на имеющихся сведениях о турецкой обороне, и также были в целом одобрены. Например, учитывалось, что планы Особого совещания 1897г. предусматривали максимальный состав передового отряда в 40 батальонов (25 – европейский берег, 15 - азиатский), генерал Дохтуров же предлагал 32 батальона, но уже с 24 пулеметами и, позднее, с полевой артиллерией. Все же военный министр согласился с предложением Дохтурова по сокращению территории полного контроля десантного отряда по сравнению с предыдущими расчетами, предусматривавшими, что «..наружный обвод территории, которая будет занята русским отрядом,...будет иметь протяжение до 40 верст»<sup>953</sup>.

В то же время и в рассматриваемом плане основными районами для захвата русскими войсками и их последующего сосредоточения являлись на европейском берегу – хребет Ходжа-Таш и Терапийские высоты, на азиатском – хребет Карлы-Тепе. Критически важным по-прежнему считалось уничтожение турецких батарей Маджар и Румели-Кавак, а также Сары-Таш и Анатоли-Кавак из-за особой опасности их орудий для броненосцев флота. В частности, Румели-Кавак была вооружена 14-дюймовыми морскими орудиями с длиной ствола в 35 калибров, которые были пристреляны и наводились по меткам на местности противоположного берега пролива<sup>954</sup>.

Предложенную Дохтуровым схему непосредственной атаки берега в две волны десанта передового отряда также одобрили. При этом, однако, было

---

<sup>951</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д.588. Л.47.

<sup>952</sup> Там же. Л. 48.

<sup>953</sup> Там же. Л.13.

<sup>954</sup> Там же. Л.50.

указано на крайнюю необходимость быстроты действий «во что бы то ни стало». «Высадка должна вестись возможно быстро и непрерывно, по высадке же отряд должен двигаться вперед возможно быстрее, дабы предупредить турок, а не дать им собраться на позициях»<sup>955</sup>. С другой стороны в плане было выполнено основное требование первой десантной волны – «для обеспечения успеха высадки ввиду неприятеля обыкновенно принимают за практику – одновременно высаживать на берег как можно большое число войск»<sup>956</sup>

Основным недостатком предложенной схемы, подлежащим немедленному устранению, на совещании признали недостаточное внимание к вероятному противодействию турецких войск. План Дохтурова по сути учитывал только калибр, количество и скорострельность пушек батарей, а также их относительно слабое пехотное прикрытие. Способ устранения этого недостатка сформулировал генерал А.П. Протопопов – «поручить нашему Военному Агенту в Константинополе собрать сведения о сосредоточении турецкой армии к Босфору по дням и о вероятнейших ее способах действий для защиты Босфора от России»<sup>957</sup>.

Привычно указано на недостаток и плохое состояние транспортов Доброфлота и РОПиТа. Запланировано дальнейшее оснащение этих коммерческих судов шлюп-балками и строительство специализированных транспортов для лошадей или переоборудование в этих целях имеющихся<sup>958</sup>. Были одобрены планы по прямому «заведению транспортов для нужд экспедиции» путем покупки у частных пароконств судов «крейсерского» типа с необходимой скоростью хода<sup>959</sup>.

Непосредственно перед совещанием командование Одесского военного округа поинтересовалось оценкой имеющихся планов со стороны флота. О реакции Главного командира Черноморского флота вице-адмирала С.П.

---

<sup>955</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л.50.

<sup>956</sup> *Обручев Н.А.* Смешанные морские экспедиции // Военный сборник. 1898.№10. С.34.

<sup>957</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л.39.

<sup>958</sup> Там же.

<sup>959</sup> Там же.

Тыртова доложил командующий округом А.И. Мусин-Пушкин.

По мнению вице-адмирала Тыртова никакого смысла в предварительной демонстрации броненосцев у Константинополя не было, поскольку «не произведет никакого впечатления на гарнизон турецкой столицы»<sup>960</sup>. С его точки зрения проход эскадры Босфора без выстрела «вызовет большие потери небронированных судов и транспортов» и крайне затруднит минные постановки<sup>961</sup>. Для подтверждения своего заключения вице-адмирал прибег даже к формальному аргументу - «Мысль идти на Константинополь встречала горячего сторонника в лице вице-адмирала Копытова, но в Высочайше утвержденной инструкции Командующему экспедицией была поставлена задача занятие Верхнего Босфора никоим образом не касаясь Константинополя»<sup>962</sup>.

Крайне негативную оценку вызвала также идея применения русскими кораблями тарана – «таранения», С.П. Тыртов охарактеризовал ее как «большую тактическую ошибку», поскольку при таране значительные повреждения получают оба судна, а в русской эскадре каждый корабль будет на счету<sup>963</sup>. Такая резкая оценка тактики тарана вызывает некоторое удивление, поскольку на тот момент она признавалась военно-морской наукой как вполне действенная. По крайней мере, один из флагманов британской Средиземноморской эскадры HMS «Victory» был броненосцем именно таранного типа.

Оценка Морского министерства за подписью его руководителя – адмирала П.П. Тыртова, старшего брата командующего Черноморским флотом, поступила в виде письма командующему войсками Одесского округа лишь в следующем 1902г.

Морской министр выразил сдержанный скептицизм относительно

---

<sup>960</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л.48.

<sup>961</sup> Там же. Л.49.

<sup>962</sup> Там же.

<sup>963</sup> Там же.



самого замысла десанта на Босфор<sup>964</sup>. Однако подтвердил, что даже до введения в строй броненосца «Князь Потемкин Таврический» в Черноморском флоте боеготовыми являются шесть броненосцев (плюс один в ремонте), способных развивать на полном ходу и удерживать скорость в 13-14 узлов, что для нужд экспедиции было вполне достаточно<sup>965</sup>. Также отмечено вступление в строй новых миноносцев – «в этом году четыремя в 220 тонн, а к концу 1902 года будут готовы строящиеся в Черном море миноносцы 350-ти тонные, в числе шести»<sup>966</sup>.

Серьезным сдерживающим моментом для экспедиции являлся, по мнению П.П.Тыртова, недостаток оборудованных транспортов. Произведенный Морским министерством расчет стоимости дополнительных судов для операции показал следующее. Общая стоимость покупки «крейсерских» пароходов, со скоростью не менее 13 узлов, постройки «кавалерийских» транспортов, а также дооборудования шлюп-балками имеющихся судов, составила более 6,5 млн. рублей, в действующих финансовых бюджетах не предусмотренных<sup>967</sup>.

Для прояснения вопроса полагаем возможным рассмотреть опыт перевозки войск в десантах Первой мировой. Несмотря на значительный военно-технический прогресс, привлекаемые в ходе этой войны пароходы по вместимости были аналогичны грузовым лайнерам Доброфлота и РОПиТ начала века. Объем трюма, необходимый для размещения пехотного подразделения со штатным вооружением, полевого орудия или упряжки лошадей, являлся практически таким же.

Применительно к Черноморскому флоту зачастую это были одни и те же суда. В качестве типичного примера можно привести товаропассажирский пароход «Трувор» (второй). Судно английской постройки, приобретенное РОПиТ в 1891г. на замену первого «Трувора», имело ход 10 узлов и

---

<sup>964</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588.Л.74.

<sup>965</sup> Там же. Л.75.

<sup>966</sup> Там же. Л.74.

<sup>967</sup> Там же. Л.75.

вместимость – 1850 брт (не менее 1200 чел.) «Трувор» (второй) учитывался как транспорт второй волны в плане Дохтурова<sup>968</sup>, с началом Первой мировой был мобилизован и зачислен в состав Транспортной флотилии Черноморского флота как транспорт №70<sup>969</sup>.

При подготовке десанта на турецкий Трапезунд в феврале 1916г. 1-я и 2-я пластунские бригады (18 000 чел.), а также горный артиллерийский дивизион первоначально направлялись из Новороссийска в Ризе на 22 транспортах, причем «люди, лошади и грузы были размещены без уплотнения, с выполнением всех требований для морского перехода»<sup>970</sup>.

В мае того же года для отправки 127-й дивизии из Мариуполя потребовалось 27 транспортов (17 000 чел., 4300 лошадей, 1500 повозок и 60 000 пудов груза)<sup>971</sup>. Хорошо видно, какую значительную часть судового объема занимали лошади, артиллерия и обозы.

В свою очередь Германия на практике прибегла к способам, аналогичным предложениям и Филиппова, и Дохтурова, - ограничение артиллерии и обозов, перевозимых в первой волне десанта, а также размещение части войск на боевых кораблях. Так, в ходе «смешанной морской операции по прорыву Моонзундской укрепленной позиции»<sup>972</sup> в октябре 1917г. немецким командованием был успешно переброшен десантный корпус численностью свыше 24 тыс.чел. с использованием 19 больших, т.н. «эмигрантских», пароходов, в том числе несколько конфискованных<sup>973</sup>. По немецким данным, кроме личного состава, перевозились 3500 лошадей, 2500 повозок, 40 орудий, 220 пулеметов, 80 минометов. Транспортировка осуществлялась в два эшелона,

---

<sup>968</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л.11.

<sup>969</sup> Трифонов Ю.Н., Лемачко Б.В. Русское общество пароходства и торговли. 1856-1932 годы (краткий исторический справочник). СПб., 2009. С. 93.

<sup>970</sup> Новиков Н.В. Операции флота против берега на Черном море в 1914-1917 годах. СПб., 2003. С.121.

<sup>971</sup> Там же. С.155.

<sup>972</sup> Жерве Б.Б. Введение. Косинский А.М., Чишвиц А.Г. фон. Моонзунд 1917.Последнее сражение русского флота. М.,2009. С.7-10.

<sup>973</sup> Косинский А.М., Чишвиц А.Г. фон. Моонзунд 1917.Последнее сражение русского флота. М.,2009. С.94,97, 326.

к перевозкам личного состава активно привлекались эсминцы<sup>974</sup>. При этом три отряда авангарда, шедшие в первом эшелоне транспортов, погружены только со своим стрелковым оружием, «без пулеметных рот, лошадей и повозок», но с подразделением «самокатчиков»<sup>975</sup>.

В 1900г. план Дохтурова предусматривал использование 18-20 транспортов (первый рейс: 14 в первом эшелоне, 4-6 во втором эшелоне) при отправке войск передового отряда с ограниченным количеством артиллерии (свыше 16 тыс.человек, 24 пулемета и 56 легких полевых орудия)<sup>976</sup>. С учетом последующих событий очевидно, что в условиях мирного времени отправка такого количества войск судами Доброфлота и РОПиТа, имевшимися и доступными на 1900-01 гг., являлось мероприятием на практике вполне реализуемым.

В целом военный министр и командование Одесского военного округа, убежденные в правильности своих расчетов, восприняли замечания флота несколько философски. При этом от идеи приобретения дополнительных специализированных транспортов не отказались.

В своем заключительном выступлении на совещании А.Н. Куропаткин еще раз одобрительно высказался о плане Дохтурова и перечислил основные направления дальнейшей деятельности, уже отмеченные в итоговом документе графа Мусина-Пушкина<sup>977</sup>. Основной акцент военный министр все же сделал на описании внешнеполитической ситуации, оптимальной для военного решения Россией Босфорского вопроса или требующей такового.

Как было отмечено ранее, такая ситуация с его точки зрения реализовывалась при наступлении одного из трех событий. Кризис и беспорядки в Турции, вызванные, например, смертью султана; при этом не

---

<sup>974</sup> Там же. С.325.

<sup>975</sup> *Косинский А.М., Чишвиц А.Г. фон.* Моонзунд 1917. Последнее сражение русского флота. М.,2009. С. 342.

<sup>976</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л.11.

<sup>977</sup> Там же. Л.26.

исключался вариант «когда нас туда кто-нибудь позовет»<sup>978</sup>. Вспыхнувший конфликт на Балканах и обозначившееся поражение Турции. И наконец – конфликт или война между Германией и Англией, которая «свяжет им руки». Заметно, что военно-стратегическая необходимость проведения срочной экспедиции постепенно уступает место тактике использования в своих интересах кризисов в качестве благоприятных моментов для вмешательства. Хотелось бы подчеркнуть, что подобное изменение ситуации благоприятствовало успешному проведению операции. В условиях отсутствия жесткого лимита времени на выход десантной эскадры появлялись дополнительные возможности по подготовке, в том числе по накоплению потребного количества транспортов.

В целом можно сделать вывод о том, что совещание в Ялте осенью 1900г. знаменовало собой наличие детального плана десантной операции, а также подготовленных военных и материальных ресурсов для его осуществления. Имевшиеся недостатки могли быть устранены в относительно короткие сроки.

Несколько позднее, в январе 1903г. отдельно свои соображения по экспедиции изложил граф Мусин-Пушкин, командующий войсками Одесского военного округа, в «Записке по вопросу занятия Босфорского и Дарданелльского проливов»<sup>979</sup>. Отмечая важность занятия Дарданелл и Босфора для России, Мусин-Пушкин подчеркнул, что задачи это разные и неодновременно решаемые. Приоритет принадлежал задаче оборонительной, то есть экспедиции на Босфор с целью «гарантировать нашу безопасность на Черном море и от удара со стороны Проливов». Таким образом, взгляды руководства Военного ведомства и Одесского военного округа на начало XX века демонстрируют сохранение преемственности с пониманием роли и значения экспедиции Н.Н.Обручева.

Целесообразно также отметить появление среди высших флотских

---

<sup>978</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л.26.

<sup>979</sup> РГАВМФ. Ф.417. Оп.1. Д.2514. Л.6-6а об., 8.

офицеров определенной оппозиции самой идее операции на Черном море. Возможно, играл свою роль и своеобразный «географический фактор» - например, значительная часть военной карьеры братьев Тыртовых была связана с Дальним Востоком и Тихоокеанским флотом.

#### *§5. Военная игра 1902г.*

Таким образом, в первые годы XX века Босфорская экспедиция России была спланирована на стратегическом и тактическом уровнях. Назрела необходимость провести практическое моделирование всей экспедиции с учетом новой сложившейся обстановки.

Весной 1902 года в Адмиралтействе проведена крупная военная игра «Занятие русскими силами Верхнего Босфора», сопровождавшаяся учениями войск округа и сил Черноморского флота по высадке десанта.

Анализ моделирования экспедиции позволял в целом оценить реальность и успешность проведения подобного мероприятия в действительности.

Практика проведения штабных военных игр пришла в Российскую империю в конце XIX века. Первоначально она появилась в российской армии под прусским влиянием в 1824г., однако активно практиковать подобные игры стали только к концу столетия<sup>980</sup>. Изобретены они были как своеобразные учения на картах в первой четверти XIX века в Пруссии. После Франко-прусской войны в Российской империи «военная игра» была уже включена в число обязательных упражнений по тактике в Николаевской академии Генерального штаба<sup>981</sup>. Изобретение военной игры стало прямым следствием возникновения современной военной науки, и, по сути, обозначало введение научных методов в подготовку должностных лиц и органов военного

---

<sup>980</sup> *Алтеев О.Е.* Документы стратегических военных игр генерального штаба русской армии 1906-1914 г. в фондах российского государственного военно-исторического архива // Отечественные архивы. 2008. №3. С. 42-48.

<sup>981</sup> *Домошенкин С.В., Куликов С.В., Лепавев В. Н.* «Для успешности действий русской эскадры необходимо иметь возможно полные сведения». Место и роль военно-морской географии и военно-морской статистики в стратегических играх Николаевской морской академии // Военно-исторический журнал. 2018. №4. С.20.

управления<sup>982</sup>.

Несколько позже, в 1895г. стратегическая игра стала обязательной формой практических занятий по прикладной стратегии для слушателей курса военно-морских наук Николаевской морской академии<sup>983</sup>.

Общей задачей задействованных войск и сил на рассматриваемой игре 1902г. считалось – «занятие и удержание Верхнего Босфора, в случае неудачи – оборона русских берегов Черного моря»<sup>984</sup>. Более подробно, чем ранее, планировались и разбирались действия флота. В том числе предусматривалось выставление еще одного - передового минного заграждения практически у устья Золотого Рога и атака русскими миноносцами британского флота уже на дальних подступах к основному минному заграждению<sup>985</sup>. Все необходимые карты с нарядом противоборствующих сил и особенностями ТВД предварительно подготовлены осенью 1901г. в Николаевской военно-морской академии.

В качестве основы – «легенды» учений был взят план операции генерала Д.П. Дохтурова, подробно проанализированный на совещании 1900г. Собственно, всесторонняя практическая проверка его диспозиции являлась одной из целей учений и игры. Кроме того, к их отличительным особенностям относится проработка и изучение развития ситуации после непосредственного захвата Верхнего Босфора и отражения попыток прорыва. А именно – мобилизация и доставка второй волны войск из других портов Крымского полуострова и Одессы, а также подвоз из Одессы и Севастополя и установку на позициях тяжелой дальнобойной береговой артиллерии сверх Особого запаса в целях окончательного перекрытия района обоих проливов. В плане Дохтурова эти моменты были отражены лишь частично.

Руководство игрой и учениями осуществлялось командующим

---

<sup>982</sup> Алтеев О.Е. Документы стратегических военных игр генерального штаба русской армии 1906-1914 г. в фондах российского государственного военно-исторического архива // Отечественные архивы. 2008. №3. С. 42-48.

<sup>983</sup> Домошенкин С.В., Куликов С.В., Лепев В. Н. Ук.соч. С.20.

<sup>984</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 615. Л. 31.

<sup>985</sup> РГАВМФ. Фонд 433. Оп. 1. Д.511. Л.13.

практической (учебной) эскадрой Черноморского флота вице-адмиралом И.М. Диковым, который одновременно выступал в качестве командира «русской партии», и начальником штаба Одесского военного округа генерал-лейтенантом А.П. Протопоповым. Посредниками в игре являлись командир 11-го армейского корпуса генерал-лейтенант В.Н. Филиппов, а также флотские офицеры из Николаевской академии и Главного морского штаба.

Непосредственно перед началом учений в Санкт-Петербурге в Главном морском штабе с участием руководителей учений и посредников прошел ряд подготовительных совещаний. На них рассматривались как организационные вопросы, так и проблемы, принципиально важные для всей экспедиции. В частности, сформулирован список вопросов, с которыми необходимо было определиться до начала игры:

1) О действительности огня нашей судовой артиллерии Черноморского флота против батарей Босфора.

2) О бронебойности и прочих баллистических качествах орудий, находящихся на вооружении батарей Босфора и способности их к борьбе с нашим флотом.

3) О действительности огня орудий Особого запаса по судам Средиземноморской эскадры английского флота<sup>986</sup>

Как видно, перечисленные моменты носят практический характер, определяющий успех или поражение десанта. К этому моменту суть маневров была сформулирована следующим образом – «действия с теми средствами, которые имеются налицо, и приведение в ясность тех средств, которые необходимы, чтобы такая экспедиция имела прочные шансы на успех»<sup>987</sup>.

Первый вопрос – о действительности огня броненосцев и крейсеров по турецким босфорским батареям длительных обсуждений не вызвал. Флот проводил ежегодные стрельбы по целям такого рода. Хотя стрельбы 1900г., проведенные в присутствии государя, показали, что «флот главным образом

---

<sup>986</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 58.

<sup>987</sup> Там же.

погнался за разрушением верков батарей»<sup>988</sup>, то есть фортификационных и защитных сооружений пушек, но достигнутый результат был признан приемлемым.

Вторая проблема – о реальной опасности турецких батарей - вызвал споры. С одной стороны учитывалось идущее перевооружение батарей крупновскими пушками, с другой – отмечалась их невысокая боеготовность. В любом случае самые опасные батареи - Румели-Кавак, а также Сары-Таш и Анатоли-Кавак с 14-дюймовыми морскими орудиями – являлись первоочередными целями для штурма пехотой и бомбардировки<sup>989</sup>.

Третий вопрос – о действительности огня орудий Особого запаса - неоднократно обсуждался и проверялся практически на полигонах, соответственно споров не повлек. Руководствовались как результатами учений, так и тактико-техническими данными пушек.

Первым практическим решением командования стал перенос сроков игры с февраля на апрель 1902г., для того, чтобы призванные новобранцы Одесского округа успели получить минимально необходимую военную подготовку<sup>990</sup>. Такое решение свидетельствует о стремлении получить объективный прогноз операции, на который не влиял бы фактор временной неготовности войск десанта.

Игра 1902г. носила характер стратегического моделирования с максимальным приближением к реальности. Это достигалось путем введения «партии условного противника» и проигрывания его вероятных действий на основе реальных показателей и известных возможностей. Так, согласно плану-конспекту учений, подготовленному под руководством А.П. Протопопова, под «силами противника» понимались турецкие и английские силы в следующем составе: «турецкие береговые укрепления и войска, турецкий флот, английская эскадра Средиземного моря в ее наличном составе к 1 декабря 1901г.,

---

<sup>988</sup> Там же Л.49.

<sup>989</sup> Там же Л.50.

<sup>990</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 615. Л. 25.



английский десант из состава гарнизонов английских станций в Средиземном море»<sup>991</sup>. Таким образом, учитывались все силы и средства, теоретически способные противодействовать Босфорской экспедиции в варианте открытого вооруженного конфликта.

Ввиду деликатности вопроса и ситуации при расчете сил противника в игре и учениях формально использовалась известная открытая информация о вероятном неприятеле. В то же время русское командование обладало сведениями о численности и скорости сосредоточения сухопутных турецких сил, находившихся в районе Константинополя. По современным подсчетам на первоначальном этапе они не превышали численности десанта из Одесского военного округа<sup>992</sup>.

В этом свете невысокая оценка первичного сопротивления турок десанту на первоначальном этапе представляется обоснованной. В целом при планировании выдерживалось «золотое правило» десантной операции – «Высадка открытую силою может сулить успех при противнике более слабом, чем Десантный отряд»<sup>993</sup>.

План-конспект А.П. Протопопова также обозначил силы и средства «Русской партии», осуществлявшей по замыслу учений захват Верхнего Босфора и блокирование Дарданелл. К ним относились: Черноморский флот, отряд Средиземного моря, войска Одесского военного округа, Особый артиллерийский запас, мины военного ведомства, средства обороны берегов Черного моря, минное заграждение морского ведомства, транспортные средства, к которым, кроме русских пароходов, могут быть причислены и иностранные, оказавшиеся в портах Черного моря<sup>994</sup>. Обращают на себя внимание следующие моменты. Черноморский флот указан весь, как единое целое, что подразумевает концентрацию всех его наличных боевых

---

<sup>991</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 615. Л. 32.

<sup>992</sup> Айрапетов О.Р. До и после Кушки//Российский исторический журнал Родина. 2015. №2. С.57.

<sup>993</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф. Новицкого. Т.12. СПб., 1913. С. 56.

<sup>994</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 615. Л. 32.

возможностей на реализации первого удара. Упоминается «отряд Средиземного моря» - немногочисленная русская эскадра, там крейсировавшая. Этот отряд кораблей с начала 1880-х годов получил распоряжение постоянно находиться поблизости от пролива Дарданеллы. Можно предположить, что в случае начала операции на его долю выпала бы задача как минимум своевременно оповестить эскадру Черноморского флота о передвижениях и подходе британцев и постараться задержать начало прорыва.

Значимое место в силах «Русской партии» занимают мины, что объясняется их особой ролью в блокировании Проливов. Еще в 1880-х годах Комиссия по обороне черноморского побережья, основываясь на промерах военных агентов, пришла к выводу, что для успешного покрытия каждого из проливов достаточной плотностью мин (с расчетом 7 минных зарядов на дистанцию в 100 футов) необходимо 1680 - 1700 штук<sup>995</sup>. Необходимое количество на складах Одесского военного округа и соответственно на минных транспорках имелось.

Как указывалось, неотъемлемым элементом планируемой минно-артиллерийской позиции являлись артиллерийские орудия т.н. «Особого артиллерийского запаса», предназначенные для быстрой установки в районе Проливов и надежного их прикрытия в целях воспреещения прорыва британских броненосцев. В то же время проблема действительной эффективности минно-артиллерийской позиции в Босфоре не имела каких-либо серьезных прецедентов решения, поскольку русский флот был в известной степени пионером в применении этой тактики.

Вмешательство в события «Британской партии» в виде Средиземноморской эскадры считалось при планировании учений и игры неизбежным. Все сроки высадки десанта, установки мин и орудий рассчитывались, исходя из наиболее вероятной даты ее подхода.

В результате игра и опыт учений показали, что даже, исходя только из

---

<sup>995</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 579. Л.73.

фактического количества боевых кораблей и транспортов, расчеты Дохтурова оказались в целом верны. Русская партия успевала захватить батареи и организовать минные постановки и артиллерийские позиции до подхода передового отряда английской эскадры. Руководители игры и посредники от армии оценили проведенные учения положительно.

На этом фоне отзывы на игру и учения морских посредников – офицеров из Николаевской морской академии и Главного морского штаба оказались на удивление негативными, несмотря на то, что посредники активно участвовали во всех предварительных совещаниях. Отзывы были направлены уже летом 1902г. командованию Одесского военного округа и, очевидно, морскому и военному министрам.

Прежде всего, подвергнута сомнению цель экспедиции – захват Верхнего Босфора. По мысли посредников – надо захватывать оба пролива, для чего необходима мощная русская эскадра Средиземного моря. «Только при содействии этого отряда возможны какие-либо операции в Дарданеллах, и только имея сильную эскадру в Средиземном море можно думать о захвате вместе с Босфором и Дарданелл, то есть только тогда можно полностью решить историческую задачу России – иметь свободный выход из Черного моря»<sup>996</sup>. А для эскадры нужна и база – «Содержание сильной эскадры в Средиземном море необходимо вызывает вопрос о базе для этой эскадры. Такая могла бы быть приобретена дипломатическим путем от Турции, в виде одного из островов архипелага, - и если его надежно укрепить, и иметь там постоянно значительные неприкосновенные запасы, - самостоятельность эскадры будет обеспечена»<sup>997</sup>. Идея русской базы в Средиземном море вполне демонстрирует наступательную идею самостоятельного флота, вполне в духе теории адмирала А. Мэхена, в отличие от ограниченного характера Босфорского мероприятия.

Ход первоначальных операций Черноморского флота по высадке десанта флотские посредники оценивают позитивно. Однако сразу же отмечают

---

<sup>996</sup> РГАВМФ. Ф. 433. Оп. 1. Д.511. Л.15.

<sup>997</sup> Там же.

– «ход экспедиции можно считать успешным до того момента, когда в действиях против русских должна была принять участия вся английская эскадра Средиземного моря. Через несколько дней эта эскадра сломила бы сопротивление русских морских сил и вошла бы в Черное море<sup>998</sup>». При этом в действенность огня орудий Особого запаса посредники не верят, хотя присутствовали на предварительном совещании, - «по устарелости своих орудий и медленности их установки, вследствие большого их веса, не в состоянии выполнить главную свою задачу – оказать могущественную защиту минному заграждению ко времени прихода Английского флота»<sup>999</sup>.

Подобная точка зрения опровергается неоднократно проводившимися в Одесском округе учениями по перевозке и быстрой установке орудий запаса, а также успешными практическими стрельбами на полигонах.

Многие тактические решения флота в экспедиции также оценивались посредниками отрицательно. Например, осуждалось отсутствие удара непосредственно по Константинополю – «отсутствие сознания необходимости разрушить адмиралтейство в Константинополе»<sup>1000</sup>. Одновременно критике подвергались как безрезультатные или вредные следующие мероприятия - «оказавшаяся бесцельной постановка минного заграждения у Топханэ, сейчас же нами брошенного, блестящая, но и бесцельная минная атака против английского передового отряда у Стении, лишившая русский флот почти всех миноносцев, столь драгоценных при окончательном бое с англичанами после их прорыва»<sup>1001</sup>.

Создается впечатление, что морские посредники не восприняли ни замысла по использованию орудий Особого запаса как основного средства противодействия британским кораблям, ни тактики Черноморской эскадры по максимальному ослаблению противника еще на подходе.

Спокойная реакция Военного ведомства и командования Одесского

---

<sup>998</sup> Там же. Л.22.

<sup>999</sup> Там же. Л.27.

<sup>1000</sup> РГАВМФ. Ф. 433. Оп. 1. Д.511. Л.13.

<sup>1001</sup> Там же.

округа на выводы флотских посредников, на первый взгляд кажущаяся странной, имеет под собой вполне логичную причину. На игре разыгрывался наихудший из возможных сценариев операции – столкновение со всей Средиземноморской эскадрой Англии, быстро и в полном составе подошедшей непосредственно к Босфору. Низкая вероятность подобного развития событий была очевидна для военно-политического руководства России уже к концу XIX века.

В то же время определенная искусственность заданного сценария позволяла лучше выявить моменты, проблемные с военной точки зрения.

Более резко об итогах игры высказался генерал-адъютант Н.Н. Ломен, длительное время являвшийся руководителем Военно-морского учебного отдела Главного морского штаба. В своем «Отдельном мнении» он заявил - «На военно-морской игре этого года выяснилось вновь, что силы и средства, морского ведомства на Черном море являются недостаточными для прочного занятия и владения Верхним Босфором»<sup>1002</sup>. С его точки зрения перспективы операции были мрачными – «Боевая же сила Черноморской эскадры в настоящее время настолько слаба, в сравнение с Английской Средиземной эскадрой, что нельзя быть вполне уверенным в благоприятном для нас исходе обороны захваченного пролива, потеря же его поведет к потере сообщений экспедиционных войск с Россией»<sup>1003</sup>.

И посредники, и Ломен считали, что залогом успеха может быть только увеличение числа броненосцев Черноморского флота до 14<sup>1004</sup>. Из Особого запаса вообще предлагалось убрать тяжелые пушки и гаубицы – «для ускорения развертывания»<sup>1005</sup>. Это обстоятельство демонстрирует полное отрицание роли Особого запаса в реализации экспедиции. Успех десанта обеспечивался не количеством броненосцев, а взаимодействием флота, пехоты передового отряда и тяжелой артиллерии. Именно единство их действий обеспечивало русским

---

<sup>1002</sup> Там же. Л. 29

<sup>1003</sup> Там же.

<sup>1004</sup> Там же.

<sup>1005</sup> РГАВМФ. Ф. 433. Оп. 1. Д.511. Л.29.

войскам в каждый момент операции подавляющее или значительное преимущество над противной стороной – турками и позднее британским флотом.

Складывалась противоречивая ситуация. Руководство Одесского военного округа неоднократно и при любой возможности объясняло, что «какое-бы широкое развитие не получил бы наш Черноморский флот, противники наши всегда могут явиться сюда с большими силами и потому преграждение пролива одними только нашими морскими силами всегда будет недостаточно надежным»<sup>1006</sup>. При этом командующим округом граф Мусин-Пушкин был уверен, по крайней мере в 1900г., что «это значение особого запаса хорошо сознается и флотом, со стороны которого...мы встречаем всегда самое широкое содействие»<sup>1007</sup>.

Как приемлемое посредники и Н.Н. Ломен оценили лишь количество транспортов первой волны. Хотя и здесь не обошлось без претензий – подготовка транспортных средств экспедиции «вынуждает входить в сношения с торговыми фирмами, что мешает сохранению приготвления экспедиции в секрете»<sup>1008</sup>. «Действия специальных транспортов для перевозки всего I-го эшелона не отвечают внезапности, на чем основан весь успех захвата Босфора»<sup>1009</sup>.

Небезынтересно, что в январе 1893г. начальником Главного морского штаба Кремером был представлен морскому министру доклад по Босфорской экспедиции, подготовленный капитаном I-ранга Н.Н. Ломеном. В докладе утверждалось, в частности, что численность передового десантного отряда может быть сокращена до 10 тыс.чел., при условии их немедленного усиления после высадки развертыванием орудий Особого запаса и минными заграждениями Босфора. Выказывалось также пожелание об увеличении

---

<sup>1006</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л. 44.

<sup>1007</sup> Там же.

<sup>1008</sup> РГАВМФ. Ф. 433. Оп. 1. Д.511. Л.15.

<sup>1009</sup> РГАВМФ. Ф. 433. Оп. 1. Д.511. Л.23.

количества мин и выделения дополнительных минных заградителей<sup>1010</sup>. Таким образом, Н.Н. Ломен еще в 90-х годах был достаточно осведомлен о замысле экспедиции, ходе ее подготовки и роли Особого запаса. При этом его рекомендации 1893 г. укладывались в традиционные озабоченности флота, никаких протестов против роли тяжелой артиллерии или неверия в успех замысла не наблюдалось.

Еще более негативно оценил итоги игры и перспективы экспедиции вице-адмирал Н.И. Скрыдлов, занявший пост Главного командира Черноморского флота и портов в январе 1903г. Менее чем через месяц после вступления в должность он направил морскому министру свой анализ перспектив экспедиции с учетом состояния Черноморского флота. Наряду с реальными недостатками (малое количество мореходных миноносцев и недостаточная подготовленность сводно-десантного отряда) им были указаны и откровенно надуманные. «Особый артиллерийский запас ...находится в совершенном неустройстве. Часть орудий и станков находится на транспортах «Днестр» и «Прут» в Севастополе, а замки и основания для этих орудий – в Одессе в складе»<sup>1011</sup>. Очевидно, что данный недостаток мог быть быстро устранен при мобилизации сил экспедиции. При этом на самом флоте практика отдельного хранения замков от крупнокалиберных орудий была достаточно распространена, в том числе для ремонта в зимнее время до очередной кампании. Военный моряк не мог об этом не знать.

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что основная критика вице-адмирала приходится на Особый запас и сводно-десантный отряд, то есть силы, находившиеся в ведении Одесского военного округа. Понятно, что армейские офицеры профессионально лучше, чем моряки, разбирались в проблемах сухопутной артиллерии и степени действительной боеготовности 4-й стрелковой бригады, которая только недавно вернулась в Одессу после

---

<sup>1010</sup> *Papastratigakis N.* Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. P.81.

<sup>1011</sup> *Рыбаченок И.С.* Закат великой державы. Внешняя политика России на рубеже XIX-XX вв.: цели, задачи и методы. М., 2012. С.267.

подавления восстания в Китае.

Тем не менее, командующий Черноморским флотом делает весьма категоричный вывод – «Экспедиция в том виде, как она задумана и существует, совершенно немыслима, а также немыслима и в близком будущем, если мы в числе противников будем иметь англичан»<sup>1012</sup>. Основной способ решения проблемы, с точки зрения вице-адмирала Скрыдлова – постройка новых броненосцев, что неминуемо отложило бы экспедицию на срок не менее пяти лет. К тому же постоянное использование британского флота в качестве своеобразного жупела вызывает некоторое недоумение, поскольку руководству Морского и Военного ведомств было по крайней мере с 1897г. известно о принципиальном отказе англичан от немедленного направления своей эскадры в Проливы при попытке десанта на Босфор.

Следует отметить совпадение аргументов против экспедиции у морских посредников на игре, Н.Н. Ломена и Н.И. Скрыдлова. В целом это позволяет предположить наличие среди военно-морских кругов общей негативной позиции по Босфору.

Вероятно, одной из причин столь категоричных взглядов и крайне односторонних оценок являлся постепенный отход руководства страны от идеи проведения Босфорской экспедиции в обозримом будущем. При дворе, где генерал-адъютант Ломен занимал определенное положение, имелось достаточно сановников, отрицательно настроенных по отношению к самой идее операции. Западные историки указывают, что в группу высших морских офицеров, желающих переориентировать на Дальний Восток направление русской морской стратегии, кроме Н.Н. Ломена, входил Великий князь Александр Михайлович<sup>1013</sup>. Родственник и друг детства царствующего монарха являлся в начале XX века командиром броненосца «Ростислав» и действительно был последовательным сторонником тихоокеанского

---

<sup>1012</sup> Там же.

<sup>1013</sup> *Papastratigakis N.* Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. P.104.



направления военно-морской политики России.

*§6. Смена внешнеполитических и военных приоритетов в начале XX в.*

Как видим, усилия по подготовке Босфорской экспедиции, хоть и не без проблем, продолжались и на рубеже веков. Но уже 1895 год, такой многообещающий для подготовки десанта, отмечен рядом других событий, последствия которых заставили, в конечном счете, отложить экспедицию навсегда.

Результаты завершившейся японо-китайской войны побудили Россию, Францию и Германию осуществить в апреле 1895 г. дипломатическую «Тройственную интервенцию», принудившую Японию отказаться от аннексии Ляодунского полуострова. На предваряющем дипломатическое вмешательство совещании, состоявшемся под председательством Великого князя Алексея Александровича, начальник Главного штаба Обручев в одиночку выступил в роли Кассандры, утверждая, что «для нас в высшей степени важно ни под каким видом не впутываться в войну»<sup>1014</sup>. В пользу активной политики России в Маньчжурии активно ратовал среди прочих министр финансов Витте, всегда категорически возражавший против выделения сверхсметных средств для Босфорской экспедиции<sup>1015</sup>.

Впоследствии были приняты решения по значительному усилению русской эскадры на Тихом океане, развернута масштабная судостроительная программа в этом направлении. По сути, этими шагами был запущен маховик русско-японского противостояния в регионе, в итоге приведшего к войне.

Можно констатировать, что руководству страны не удалось «отстранить все, что могло бы затруднить успешный исход мероприятия и стараться создавать и укреплять благоприятные к тому условия»<sup>1016</sup>. По мысли А.И.

---

<sup>1014</sup> Журнал Особого совещания (11 апреля) 30 марта 1895 г.//Красный архив. 1932 г. Т.52. С.78-83.

<sup>1015</sup> Журнал Особого совещания (11 апреля) 30 марта 1895 г.//Красный архив. 1932 г. Т.52. С.78-83.

<sup>1016</sup> АВПРИ. Ф. 138. Оп. 467. Д. 94/101. Л. 1.

Нелидова только такая политика являлась гарантией успеха Босфорской операции. В реальности же разнонаправленность внешнеполитических приоритетов привела к общей дезорганизации целеполагания и управления.

Год несостоявшейся Босфорской экспедиции ознаменован резким усилением активности России на Дальнем Востоке, несмотря на постоянную оппозицию руководства Военного министерства. Летом 1897г. начинается строительство Маньчжурской железной дороги (КВЖД), являвшейся стержнем «мирного проникновения в Маньчжурию» С.Ю. Витте<sup>1017</sup>. «Мирное проникновение» являлось на деле эвфемизмом, прикрывающим экономическую экспансию в Китай, что не могло не раздражать японскую сторону. Русский посланник в Японии в 1899-1902 гг. А.П. Извольский вообще отмечал – «Маньчжурское предприятие графа Витте, бесполезное и даже опасное само по себе, являлось особенно роковым для внешних русских дел и может быть рассматриваемо как первопричина русско-японской войны»<sup>1018</sup>.

Западные исследователи также констатируют, что «несмотря на намерения Витте,... российское проникновение на Дальний Восток закончилось вооруженной конфронтацией с Японией»<sup>1019</sup>.

В декабре русская эскадра входит в гавань Порт-Артура, позднее подписывается соглашение с Китаем об аренде Россией этого порта и Квантунской области. В конце 1897г. в отставку вынужден уйти начальник Главного штаба Н.Н. Обручев, вслед за ним военный министр П.С. Ванновский.

Руководство Морского министерства постепенно склонялось в сторону развития «океанского» флота, то есть экспансии на Дальнем Востоке. Таким образом, к началу XX века чуть ли не единственным представителем высшего руководства страны, являвшимся последовательным сторонником десанта на

---

<sup>1017</sup> *Схиммельпенник ван дер Ойе Д.* Навстречу Восходящему солнцу: как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией. М., 2009. С.46.

<sup>1018</sup> *Извольский А.П.* Воспоминания. М., 1989. С.84.

<sup>1019</sup> *Papastratigakis N.* Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. P.40.

Босфор как ближайшего приоритета, оставался военный министр Куропаткин. При этом адмиралы, занимавшие должность морского министра после Н.М. Чихачева – П.П. Тыртов и Ф.К. Авелан, по мнению и их современников, и историков обладали ограниченными способностями, в целом мало соответствуя должности<sup>1020</sup>. Их авторитет и влияние при дворе были явно слабее таковых И.А. Шестакова или Н.Н. Обручева.

На рубеже веков во флотской среде чрезвычайную популярность приобрели теории капитана Кладо и адмирала Макарова. Н.Л. Кладо, видный военно-морской теоретик, являлся последователем и пропагандистом англо-американской теории «морской мощи», его называли «русским Мэхеном». С его точки зрения лучшую защиту побережья могли обеспечить только «наступательные операции сильного флота из броненосцев, поддержанных крейсерами и эсминцами»<sup>1021</sup>. Одна из работ Н.Л. Кладо «Основы современного военно-морского дела» была опубликована уже в 1901г., в следующем году вышло закрытое служебное издание, обобщающее оценки ГМШ военно-морской игры 1902г. по занятию Верхнего Босфора, в которой автор принимал участие в качестве посредника<sup>1022</sup>.

Современные историки отмечают стремление Н.Л. Кладо сформулировать общие принципы морского боя применительно именно к сражениям броненосных эскадр, что концептуально приближает его к известным «Рассуждениям» вице-адмирала Макарова<sup>1023</sup>.

Степан Осипович Макаров, исходя из своего черноморского боевого опыта, больше доверял взглядам французской «Молодой школы», отдававшей пальму первенства миноносцам и быстроходным небронированным кораблям.

---

<sup>1020</sup> *Papastratigakis N.* Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. P.46.

<sup>1021</sup> *Papastratigakis N.* Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. P.51.

<sup>1022</sup> *Кладо Н.Л.* Военно-морская стратегическая игра 1902 г. на тему Занятие русскими силами верхнего Босфора. СПб., 1902. 507 с.

<sup>1023</sup> *Грибовский В.Ю.* Российский флот Тихого океана. 1898-1905. История создания и гибели. М., 2004. С.55.

Однако и С.О. Макаров признавал роль генерального сражения флотов, к чему и готовил впоследствии Тихоокеанскую эскадру. Так, уже будучи командующим флотом, в марте 1904г.он своим приказом ввел «Инструкцию для похода и боя» - «первое боевое наставление в истории российского броненосного флота»<sup>1024</sup>.

Воззрения и капитана Кладо, и адмирала Макарова подчеркивали самостоятельную и активную роль сильного флота при отстаивании интересов державы, каковая роль, по мнению многих их современников, лучше всего могла проявиться на просторах Тихого океана. В итоге это привело к формированию прежде всего в руководстве флота своеобразного «воинствующего маринизма», в данном случае проявившегося в не критическом восприятии западных идей Ф. Колумба и А. Мэхена, здравых по своей сути, но не всегда применимых к решению стратегических задач Российской империи.

В этом плане Босфорское предприятие, предусматривающее для флота роль важную, но тем не менее лимитированную одним проливом, выглядело не так масштабно и привлекательно. Стратегические концепции Н.Н. Обручева, в рамках которых эта операция была необходима, несколько ушли в тень.

Примером возникшего противоречия приоритетов может служить негативная оценка морскими посредниками итогов игры 1902г. Концептуально офицеры Главного морского штаба оценивали ее не как схему ограниченной десантной операции, проведенной в выгодный момент, а как выявление перспектив сражения двух броненосных эскадр в районе Константинополя. Позднее командующий Черноморским флотом вице-адмирал Скрыдлов также рассматривал экспедицию исключительно через призму противостояния британской эскадре.

Примечательно, что Николай Лаврентьевич Кладо, в дальнейшем профессор Николаевской морской академии, читавший лекции по морской тактике и членом августейшей семьи, в 1889-92 гг. служил на Дальнем Востоке

---

<sup>1024</sup> Там же. С. 56.

в должности старшего флаг-офицера начальника эскадры Тихого океана<sup>1025</sup>. В этом качестве в 1890г. он стал известен цесаревичу Николаю, в тот момент путешествующему по Тихому океану на фрегате «Память Азова», которым в то время командовал как раз капитан I ранга Н.Н. Ломен<sup>1026</sup>.

Соответственно профессиональное мнение Кладо или Ломена, как старых знакомых по совместному плаванию, могло выглядеть для взошедшего на престол Николая не менее авторитетным, чем взгляды военного министра Куропаткина.

Ситуация усугублялась личными качествами монарха, не обладавшего в начале века достаточным государственным опытом, зато настроенного «сверхоптимистично и амбициозно»<sup>1027</sup>. Перед русско-японской войной А.Н. Куропаткин не без сарказма отмечал в своем дневнике - «.. у нашего государя грандиозные в голове планы: взять для России Маньчжурию, идти к присоединению к России Кореи. Мечтает под свою державу взять и Тибет. Хочет взять Персию, захватить не только Босфор, но и Дарданеллы. ....Он все же думает, что он прав, что лучше нас понимает вопросы славы и пользы России»<sup>1028</sup>.

«Грандиозные планы» в географическом отношении в целом совпадали с положениями доклада министра иностранных дел графа М.Н. Игнатьева, представленного царю в начале 1900г. В докладе были кратко обозначены вполне реальные задачи по «ограждению наших первостепенных интересов на турецком Востоке, в Средней Азии, Персии и Дальнем Востоке». Под пунктом №10 значилось - «Продолжить подготовку плана занятия Босфорского пролива»<sup>1029</sup>. Проблема заключалась, таким образом, в расстановке

---

<sup>1025</sup> Военная энциклопедия под ред. В.Ф. Новицкого. Т.12. СПб., 1913. С. 579-580.

<sup>1026</sup> Рапорты о плавании фрегата «Память Азова». *Мельников Р.М.* Полуброненосный фрегат Память Азова (1885-1925). Боевые корабли мира. СПб., 2003. С.19-25.

<sup>1027</sup> *Papastratigakis N.* Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. P.40

<sup>1028</sup> Дневник А.Н.Куропаткина //Красный архив.1922. Т.2. С.31.

<sup>1029</sup> *Айранетов О.Р.* История внешней политики Российской империи 1801-1914.Т.4. М., 2018. С.127.

приоритетов и концентрации усилий державы.

На этом фоне происходило то, что военный министр обозначил как «ослабление на Западе вследствие расхода огромных средств на Дальнем Востоке»<sup>1030</sup>. На завершение подготовки и проведение экспедиции на Босфор стало банально не хватать ресурсов, уходивших во внеочередном порядке на Ляодунский полуостров.

Например, запланированное в 1896г. строительство в Кронштадте фортов «Тотлебен» и «Обручев» практически не повлияло негативно на состояние артиллерии Особого запаса, так как необходимые материальные и финансовые средства были заранее предусмотрены и распределены. А средства требовались немалые. Так, кроме упомянутых «десятидюймовок» на «Тотлебене» устанавливались еще 36 пушек и мортир различных калибров, на «Обручеве» - 39. На общее вооружение двух фортов в 1898 г. ассигновано 800 тысяч рублей<sup>1031</sup>.

Стоимость же требуемого артиллерийского вооружения только по морскому фронту Порт-Артура составляла более 43 млн. рублей, необходимые инженерные сооружения по сухопутному фронту крепости оценивались в 10 млн. рублей, по морскому – в 8 млн.<sup>1032</sup> Для сравнения следует указать, что средняя стоимость постройки броненосца в то время, по данным отечественных историков, немногим превышала 6 миллионов<sup>1033</sup>.

Дальневосточные нужды предсказуемо привели к попыткам растаскивания Особого запаса. В 1898г. часть пушек запаса отправлена на Дальний Восток, в Порт-Артур (70 орудий, из них 52 – тяжелых)<sup>1034</sup>. Руководством Одесского округа немедленно приняты меры по восстановлению «табельной» численности, и к 1900г. этого почти удалось достигнуть.

Происходило размывание подготовленных кадров артиллеристов

---

<sup>1030</sup> Дневник А.Н.Куропаткина //Красный архив. 1922. Т.2. С.20.

<sup>1031</sup> Раздолгин А.А. Скориков Ю.А. Кронштадтская крепость. Л.,1988.С.322-325.

<sup>1032</sup> Айрапетов О.Р. История внешней политики Российской империи 1801-1914. Т.4. М., 2018. С.178.

<sup>1033</sup> Там же.

<sup>1034</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л.42.

Одесского округа и моряков. В Порт-Артуре формировались примерно 9 артиллерийских батальонов численностью свыше 12 тысяч человек<sup>1035</sup>. Соответственно, на Дальний Восток направлены по одной роте из артиллерийских подразделений, «обученных службе при особом запасе» Керченской и Севастопольской крепостей<sup>1036</sup>. Позднее – в 1904г. на доукомплектование Первой и Второй тихоокеанских эскадр направлена значительная часть личного состава Черноморского флота.

Тем не менее, в условиях конкуренции и внутривосточного соперничества Военным министерством в завершающие годы XIX века был взят курс на интенсификацию подготовки и расширение замысла экспедиции. В соответствии с «табелью» Демьяненкова Особый запас увеличен до 140 орудий, план Дохтурова на проведение операции разработан исходя из этого количества.

В складывающейся непростой атмосфере военному министру Куропаткину в январе 1903г. удастся в очередной раз убедить Николая II в актуальности проведения экспедиции на Босфор - «будучи бдительными на Востоке, обратить особое внимание на Запад»<sup>1037</sup>.

В марте-апреле 1903г. в Петербурге работала специально созданная комиссия под председательством генерала А.П. Протопопова, ярого сторонника десантного проекта. Комиссия рекомендовала значительное усиление перебрасываемых сил, увязывая численность десантного отряда с мобилизацией турецких войск и скоростью их концентрации на Босфоре. По подсчетам того времени турки могли относительно быстро привлечь для обороны Босфора силы 2 корпусов примерно по 40 тыс.чел. каждый при 162 и 198 орудиях<sup>1038</sup>.

Постепенно усиливался и турецкий флот. В 1899г. русский военно-

---

<sup>1035</sup> Айрапетов О.Р. История внешней политики Российской империи 1801-1914. Т.4. М., 2018. С.178.

<sup>1036</sup> РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 588. Л.42.

<sup>1037</sup> Дневник А.Н.Куропаткина//Красный архив. 1922. Т.2. С.20.

<sup>1038</sup> Иностранное военное обозрение//Военный сборник.1895. №8.С.126.

морской агент лейтенант Петров, осмотрев эскадру в Константинополе, констатировал, что она находится в «жалком виде»<sup>1039</sup>. Но уже в начале 1903г. новый военно-морской агент сообщал о вступлении в строй 2 броненосцев, 2 крейсеров, 2 минных крейсеров и 9 контрминоносцев, а также о переговорах по приобретению Турцией еще 2 крейсеров<sup>1040</sup>.

Соответственно комиссия запланировала завершение формирования в Одессе штатного десантного батальона, приобретение четырех военных транспортов, увеличение количества мин заграждения и т.д. Особый запас вообще предлагалось практически удвоить, предусматривались расходы на заказ новых орудий и увеличенного боекомплекта для них<sup>1041</sup>.

Руководитель комиссии генерал Протопопов с тревогой отмечал – «Современное состояние Черноморского флота далеко не отвечает программе, предначертанной еще при покойном императоре Александре III, между тем турки за это время построили новые батареи, вооруженные сильными орудиями»<sup>1042</sup>.

Результатом этой обеспокоенности и своеобразным венцом работы комиссии явился запрос на постройку 12 специальных малых броненосцев для прибрежного действия в проливе в ходе десанта. Образцом для них должен был послужить недавно вошедший в строй «Ростислав». Общая программа подготовки рассчитывалась на пятилетие – с 1904г. по 1908г., всего на ее реализацию затребовано свыше 41 млн.рублей – из «особого счета вне предельных бюджетов Военного и Морского министерств»<sup>1043</sup>.

В постановлениях комиссии отчетливо видна реакция на озабоченности флота и осложнение военной обстановки на Босфоре – увеличивается Особый запас, усиливается отряд высадки, заказываются дополнительные транспорты и броненосцы. Таким образом, имел место рабочий процесс подготовки, никаких

---

<sup>1039</sup> Рыбаченок И.С. Ук.соч. С.248.

<sup>1040</sup> Там же. С.252.

<sup>1041</sup> РГАВМФ. Ф.417. Оп.1. Д.2514. Л.79-92 об.

<sup>1042</sup> РГАВМФ. Ф.417. Оп.1. Д.2340. Л.8 об.

<sup>1043</sup> РГАВМФ. Ф.417. Оп.1. Д.2514. Л.134 об.



шапкозакидательских настроений не фиксировалось.

Работу комиссии Протопопова можно рассматривать как шаги по реализации стратегической альтернативы операциям на Дальнем Востоке. В практическом же плане выполнение рекомендаций комиссии вылилось бы в создание еще одного полноценного десантного отряда, усиленного «вторым изданием» Особого запаса в «прежней редакции» Демьяненкова. Таким способом, предположительно, улучшалась подготовка следующих эшелонов десанта, предназначенных к закреплению и расширению результатов первой высадки.

В этой связи состав Особого запаса может служить определенным индикатором конкретных намерений Российской империи. Запас «Тотлебена-Обручева» относительно скромнен и нацелен на противодействие в основном английским броненосцам при дезорганизованной международным вмешательством турецкой армии. Особый запас в варианте «Демьяненков-Протопопов» состоит из 140 орудий и 24 пулеметов и способен, совместно с десантными частями, к противостоянию значительным пехотным силам, поддержанным броненосными кораблями.

Данное обстоятельство подтверждает тот факт, что со времен Ялтинского совещания руководство Военного министерства почитало главной угрозой для экспедиции не действия британской эскадры, а полномасштабную войну с Турцией.

Командующий войсками Одесского военного округа Мусин-Пушкин, ознакомившись с выводами комиссии, отмечал, что высадка на Верхнем Босфоре «будет только началом длинной и упорной борьбы за овладение этим пунктом»<sup>1044</sup>. С 1897г. в этом случае планировалось сразу же после успешной высадки начать переброску на Босфор основных сил Одесского округа (до 150 тыс.чел.) с одновременным проведением частной мобилизации. Соответственно, командовать масштабной сухопутной операцией назначался

---

<sup>1044</sup> Рыбаченок И.С. Ук.соч. С.272.

армейский генерал (тот же командующий Одесским округом), а адмирал, до этого руководивший десантной экспедицией, обязан был согласовывать с ним все операции флота. Роль флота, таким образом, окончательно становилась подчиненной, что предсказуемо вызвало негативную реакцию на предложения комиссии со стороны ряда адмиралов.

Летом 1903г. эскадра Черноморского флота, в том числе и «Ростислав», участвует в военно-морской демонстрации у турецких берегов, вызванной убийствами русских консулов в Митровице и Монастире. В результате Порты выполнила практически все требования Петербурга, предъявленные в связи со случившимся.

В августе-сентябре 1903г. Черноморский флот провел масштабные двусторонние маневры с боевыми стрельбами, целью учений являлась последовательная отработка всех этапов экспедиции на Босфор. При этом часть кораблей «играла» за противодействующие английские броненосцы<sup>1045</sup>.

Нелишне отметить, что командующий Черноморским флотом Н.И. Скрыдлов рекомендовал не проводить, а отложить маневры, утверждая, что их цель сформулирована неверно, а обстановка в выбранных для учений пунктах побережья не соответствует той, что имеется на Босфоре<sup>1046</sup>. Все же учения по настоянию военного и морского министров, подкрепленных решением генерал-адмирала Великого князя Алексея Александровича состоялись.

К сожалению, организационная сумятица предыдущих лет не прошла даром. В ходе учений выявились значимые недостатки во взаимодействии флота и армейских подразделений. Броненосцы не сумели подавить артиллерийские батареи и учебные цели у Очакова, транспорты с десантом шли с отставанием от графика и т.д. «..Опыт десантных операций, накопленный в правление Александра III, растрочен, о координации действий морских и

---

<sup>1045</sup> РГАВМФ. Ф.243. Оп.1. Д.9723. Л.1-3.

<sup>1046</sup> РГАВМФ. Ф.417. Оп.1. Д.2879. Л. 27, 30.

армейских офицеров говорить не приходилось»<sup>1047</sup>. Действительно, вскрывшиеся проблемы во взаимодействии войск, транспортов и флота были совершенно аналогичны трудностям, обнаруженным еще на первых учениях в середине 1880-х годов.

Все же представляется, что эти недочеты и ошибки являлись в какой-то мере неизбежными в учениях крупного масштаба и не носили принципиального характера. В любом случае они не шли в сравнение с организационной неразберихой «отрядомании», вскоре ярко проявившейся на полях Маньчжурии. Теоретически выявленные недостатки в действиях флота и армии могли быть устранены в достаточно короткий срок при наличии даже толики тех ресурсов, которые уходили на Дальний Восток.

В то же время расчеты Особого запаса в учениях проявили себя лучше других подразделений. Допустив, правда, отставание от графика при разгрузке с транспортов и сборке орудий, артиллеристы и саперы в сентябре под Балаклавой в течение суток собрали переносную железную дорогу в две колеи, на горе Кристи возвели четыре тяжелые батареи, проложили необходимые телеграфные линии<sup>1048</sup>.

Однако на это не обратили должного внимания. Результаты учений были сочтены провальными. Критика вице-адмирала Скрыдлова результатов учений, а также предложений комиссии Протопопова носила уничтожающий характер по всем основным моментам. С его точки зрения, среди прочего, Особый запас следовало расформировать, заменив его на легкие орудия, в чью задачу поставить только защиту минных заграждений. Малых броненосцев не следовало строить вообще, а ориентироваться только на сильный флот из современных «полноценных» броненосцев<sup>1049</sup>.

Безусловно, безосновательно было бы подозревать Николая Илларионовича Скрыдлова в умышленном саботаже учений и подготовки

---

<sup>1047</sup> Айрапетов О.Р. История внешней политики Российской империи 1801-1914. Т.4. М., 2018. С.139.

<sup>1048</sup> Там же.

<sup>1049</sup> РГАВМФ. Ф.417. Оп.1. Д.2879. Л. 19-25.

экспедиции. Еще более безосновательно ожидать успешной подготовки операции от флота, командование которого последовательно и убежденно выступает против самого замысла этой операции.

Тем не менее, в ноябре 1903г. военный и морской министры представляют монарху совместный доклад по экспедиции<sup>1050</sup>. В докладе излагаются выводы комиссии Протопопова и испрашивается соответствующее финансирование на пятилетие 1904-08 гг. Кроме того, обозначается цель экспедиции и оговаривается вопрос о командовании по отмеченному выше варианту. Особо отмечено, что «приступая к завершению Восточного вопроса утверждением на берегах Босфора, Россия должна будет готовиться в то же время к возможности борьбы на западе».

Ряд современных историков воспринимает это утверждение как подготовку к войне из-за Босфора не только с Турцией, но и с другими странами<sup>1051</sup>. Все же, как представляется, военный и морской министры России указывали скорее на стратегическую концепцию Н.Н. Обручева. Согласно взглядам начальника Главного штаба «запечатывание Черного моря» было необходимо как обеспечение южного фланга при стратегическом развертывании на Западе, против Германии и Австро-Венгрии, столкновение с которыми, по его предвидению, и должно было составить будущую большую войну в Европе. В 1885г. морской министр И.А. Шестаков сформулировал эти взгляды крайне лаконично: «Война с Австрией - значит борьба с Европою, а это возможно, только защитив юг Босфорской позицией»<sup>1052</sup>.

При всей аргументированности точки зрения Куропаткина и Авелана, «главным для царя оставалось дальневосточное направление политики»<sup>1053</sup>, тем более, что обстановка там стремительно ухудшалась. В январе-феврале 1904 г. разорваны дипломатические отношения между Россией и Японией. Ночной

---

<sup>1050</sup> РГАВМФ. Ф.417. Оп.1. Д.2683. Л.26-44 об.

<sup>1051</sup> Рыбаченок И.С. Закат великой державы. Внешняя политика России на рубеже XIX-XX вв.: цели, задачи и методы. М., 2012. С.272

<sup>1052</sup> Шестаков И.А. Дневники (1882-1888 годы). СПб., 2014. С.279.

<sup>1053</sup> Рыбаченок И.С. Ук.соч. С.273.

атакой на Первую тихоокеанскую эскадру в Порт-Артуре Япония открыла боевые действия.

После гибели С.О. Макарова вице-адмирал Скрыдлов в апреле 1904г. был назначен командующим Тихоокеанской эскадрой. Однако в Порт-Артур он прибыть не успел из-за полного обложения крепости японцами. В противном случае Н.И. Скрыдлов получил бы возможность на личном опыте оценить реальную эффективность огня тяжелых сухопутных орудий по броненосцам, ограниченным в маневрировании и движении.

Вопрос об Особом запасе и экспедиции был позднее поднят еще раз. В апреле 1905г. состоялось межведомственное совещание на уровне министров по рассмотрению перспектив дальнейшего развития флота России. В его решениях было специально отмечено, что задача Черноморского флота по «занятию Босфора...должна быть отдалена на несколько лет, так как особый запас, и вообще все не полные еще средства, заготовленные военным ведомством для десантной экспедиции, в настоящее время получили другое назначение и употреблены для надобностей войны с Японией»<sup>1054</sup>. Через месяц после этого совещания произошло Цусимское сражение.

Ситуацию точно охарактеризовал О.Р. Айрапетов - «Империя сильна своей способностью сконцентрировать все ресурсы в одном направлении. Несколько намеченных целей исключало возможность достижения даже одной»<sup>1055</sup>.

Положение России в этом плане всегда осложняла специфика географического расположения ее трех флотов, которую можно назвать «ловушкой трех ТВД». Межфлотский маневр боевыми кораблями между Балтикой, Черным морем и Тихим океаном был крайне затруднен, а в ряде случаев, с учетом режима Проливов, и вовсе невозможен. Соответственно, «единственным приемлемым вариантом для русской морской стратегии», по

---

<sup>1054</sup> Петров М. А. Подготовка России к мировой войне на море. М-Л., 1926. С.96.

<sup>1055</sup> Айрапетов О.Р. На Восточном направлении. Судьба Босфорской экспедиции в правление Николая II. // Последняя война императорской России. М., 2002. С.166.

определению Н. Папастратигакиса, являлось функционирование в рамках принципа трех независимых флотов на трех отдельных ТВД при «соблюдении критического требования – развертывания большей части сил на одном конкретном театре в соответствии с высшими государственными интересами»<sup>1056</sup>. Таким образом, вопрос правильного выбора направления (и флота) для приложения основных усилий и ресурсов имел для России действительно жизненно важное значение.

Нельзя не отметить, что первоначально – при реализации «Двадцатилетней» судостроительной программы 1882г. России удавалось развивать и Балтийский и Черноморский флоты, имея в виду проведение на юге десантной операции при стратегической обороне на Балтике. Но коррекция кораблестроительных планов в пользу Тихоокеанского флота, проведенная во второй половине 90-х годов, этот баланс нарушила.

Общие потери русских боевых кораблей в ходе войны привели к тому, что после подписания Портсмутского мирного договора единственным боеспособным флотом России оказался Черноморский, к тому же затронутый в то время революционным брожением. Тихоокеанский флот был уничтожен, Балтийский сохранился лишь номинально. Значительная часть его кораблей и орудий Кронштадтской крепости относились к устаревшим типам. Возникла необходимость в новой кораблестроительной программе, задача усложнялась появлением в 1906г. нового типа линейного корабля – дредноута, на порядок лучше защищенного и вооруженного, чем броненосцы старых типов. Да и в целом послевоенная политическая и экономическая ситуация в стране никак не располагала к активным внешнеполитическим шагам.

Таким образом, изменившаяся стратегическая обстановка привела к тому, что экспедиция на Босфор в этот период «утратила статус приоритетной общегосударственной военно-политической задачи, каковой она являлась на

---

<sup>1056</sup> *Papastratigakis N. Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. P.43.*

протяжении последней четверти XIX столетия»<sup>1057</sup>. Основной причиной являлась необходимость всемерного укрепления не Черноморского, а Балтийского флота, где очевидно проявлялась главная угроза государству, на сей раз со стороны Германии. Можно сказать, что снова негативно проявила себя «ловушка трех флотов».

В октябре 1906г. начальник недавно созданного Морского Генерального штаба капитан I ранга Л.А. Брусилов представил императору специальный доклад о программе развития и реформ морских вооруженных сил России. В докладе прямо указывалось, что «в настоящее время, в виду ничтожности сил, нам не представляется возможным вести какие-либо наступательные операции, а остается одно: использовать наши слабые силы для обороны важнейших пунктов побережья». Задача по захвату Босфора с Черноморского флота не снималась, но откладывалась на будущее, «пока не обезопасим себя на западе созданием флота на Балтийском море, где грозит нам наибольшая опасность»<sup>1058</sup>. Правда, в 1907г. в Совет государственной обороны было внесено представление Военного министерства о «возврате в Особый запас всех позаимствованных из него во время войны орудий»<sup>1059</sup>.

Основные выводы Л.И. Брусилова были закреплены уже в директивном документе «Стратегические основания для плана войны на море», одобренным Николаем II в марте 1907г. Принятая летом того же года т.н. «Малая судостроительная программа» по сути обусловила оборонительный характер действий России на Черном море, предусмотрев строительство для данного морского театра только миноносцев<sup>1060</sup>.

В сложившихся условиях ни младотурецкая революция лета 1908г., ни последовавшая осенью аннексия Австро-Венгрией Боснии и Герцеговины не могли сподвигнуть руководство России к совершению десанта на Босфор.

---

<sup>1057</sup> Козлов Д.Ю. Российские планы войны на Черном море и «проблема Проливов» 1907-1914гг. // Вопросы истории. 2007. №8. С.100.

<sup>1058</sup> Петров М. А. Подготовка России к мировой войне на море. М-Л., 1926. С.110.

<sup>1059</sup> Босфорская операция осталась на бумаге// Военно-исторический журнал. 1995. №1. С.62.

<sup>1060</sup> Петров М. А. Ук.соч. С.119.

Более того, при обсуждении военных мер по разрешению Боснийского кризиса морской министр И.М. Диков был готов направить в Средиземное море несколько кораблей Балтийского флота, но при этом возможность занятия Верхнего Босфора представлялась ему «вопросом неопределенного будущего»<sup>1061</sup>.

За тридцать лет до этого, осенью 1878г. Иван Михайлович Диков, будучи капитан-лейтенантом, командовал русскими судами в бою у Сулинского гирла и, таким образом, непосредственно стоял у истоков замысла Особого запаса. Впоследствии же ему довелось много сделать для подготовки и проведения экспедиции в целом.

В целом, период 1908-09 гг. можно считать условным рубежом, на котором произошел окончательный отказ от проведения десантной экспедиции в обозримом будущем. Основной причиной его выглядит осознание ограниченности сил для одновременного противостояния Германии на Балтике и Австро-Венгрии на Балканах.

Тем не менее, складывающаяся ситуация в регионе Черного моря возродила старые опасения относительно безопасности страны с этого направления. Причиной стало явное стремление нового руководства Порты, тяготевшего к Центральным державам, к значительному усилению своих военно-морских сил<sup>1062</sup>. Снова возник вопрос о десанте на Босфор. Нельзя не отметить определенную цикличность возникающих угроз, как и аналогичных возможных способов их решения. За четверть века до этого, в июле 1881г. Н.Н. Обручев отметил в письме Д.А. Милютину, только что ушедшему в отставку с поста военного министра, - «Наши задачи повторяются периодически. Мы опять в том же положении, как в 1861г. Неудовлетворенных потребностей масса, а средств никаких»<sup>1063</sup>.

---

<sup>1061</sup> Козлов Д.Ю. Российские планы войны на Черном море и «проблема Проливов» 1907-1914гг. //Вопросы истории. 2007. №8. С.100-110.

<sup>1062</sup> Козлов Д.Ю. Российские планы войны на Черном море и «проблема Проливов» 1907-1914гг. //Вопросы истории. 2007. №8. С.102.

<sup>1063</sup> Айрапетов О.Р. Забытая карьера "русского Мольте". Николай Николаевич Обручев (1830-1904). СПб.,1998. С.223.



В июле 1912г. состоялось Особое совещание под председательством начальника Генерального штаба генерала Жилинского «по вопросу организации десантной экспедиции на Черном море». Материалы совещания опубликованы в 1995г.<sup>1064</sup> В них констатируется, что «десантная экспедиция к Босфору при современном соотношении морских сил наших и турецких невыполнима». На совещании прозвучало предложение, не нашедшее, впрочем, поддержки большинства, об «уничтожении Особого артиллерийского запаса и об упразднении Одесского крепостного артиллерийского батальона». Но «Государю императору благоугодно было согласиться с мнением меньшинства» совещания, его повелением Особый запас и Одесский артиллерийский батальон были в 1912г. упразднены<sup>1065</sup>.

Таким образом, была расформирована структура, представлявшая собой, если можно так выразиться, сердцевину замысла операции и гарантию ее успеха. Нелишним будет напомнить, что Особый запас, особенно в своей последней итерации, мог и должен был сыграть роль решающего аргумента в Босфорской экспедиции, обеспечив успешное сопротивление десанта эскадре и войскам самого сильного противника.

Последующие военные планы России в бассейне Черного моря до 1914г. предполагали на случай войны различные варианты «минной обструкции» Босфора со стороны Черного моря и последующее эскадренное сражение с неприятельским флотом в случае его прорыва. Задачи на десант уже не ставилось. В целом проведение Босфорской экспедиции предусматривалось в условиях мирного времени, а не общеевропейских боевых действий. К тому же обязательным условием являлось безусловное преобладание на море Черноморского флота.

В заключение представляется желательным обозначить следующие итоговые моменты. События 1895-97 гг., связанные сначала с «армянским», а

---

<sup>1064</sup> Босфорская операция осталась на бумаге// Военно-исторический журнал. 1995. №1. С.60-67.

<sup>1065</sup> Босфорская операция осталась на бумаге// Военно-исторический журнал. 1995. №1. С.62.

позже и с «критским» кризисом, показали полную готовность России в военном и организационном плане к проведению операции по захвату Босфора. В то же время русско-французские соглашения начала 90-х годов привели к отказу Великобритании от планов немедленного военного вмешательства при обострении обстановки в регионе Проливов. Тем самым была значительно ослаблена угроза захвата Босфорского пролива третьей стороной, что являлось одной из основных причин подготовки Россией своей десантной экспедиции.

Таким образом, замысел Особого совещания 1881г. подвергся трансформации, и готовящаяся экспедиция из вынужденной необходимости стала превращаться скорее в инициативную военно-политическую акцию. Соответственно несколько изменился и характер военного планирования. План генерала Дохтурова, по сравнению с общей схемой В.Н. Филиппова 1886г., являлся проработкой высадки значительного десанта с практическим расчетом необходимых сил и средств. Предложения комиссии Протопопова 1903г. свидетельствовали о намерении Военного министерства сформировать силу, способную эффективно противостоять на берегах Босфора практически любому реальному противнику.

Однако, руководством Российской империи, без формального отказа от десанта на Босфор, был выбран другой внешнеполитический приоритет – активизация политики на Дальнем Востоке и противостояние с Японией. В результате Россия, вместо короткого рывка к Босфору, получила, по предсказанию Н.Н. Обручева, войну «за десять тысяч верст с культурной страной, имеющей 40 миллионов населения и весьма развитую промышленность»<sup>1066</sup>. Действительно, в ходе военных действий «все предметы военного снаряжения» пришлось доставлять из европейской части страны и преодолевать гигантские логистические трудности, проблемы с концентрацией и боеготовностью сил армии и флота.

---

<sup>1066</sup> Журнал Особого совещания (11 апреля) 30 марта 1895 г.//Красный архив. 1932 г. Т.52. С.78-83.

Применительно к Босфорской экспедиции меньшие по масштабу, но аналогичные вопросы были уже успешно решены в результате длительной подготовки. Между началом строительства КВЖД и входом русской эскадры в Порт-Артур до начала русско-японской войны прошло всего семь лет. На Черном море судостроительные мощности и береговая инфраструктура начали строиться практически сразу после Крымской войны. Флот и армия проводили ежегодные совместные учения по высадке десанта на Босфор по крайней мере в течение 15 лет.

Последствия поражения в войне с Японией сделали проведение десантной экспедиции малореальным. Тем не менее, ситуация в Турции и на Балканах 1908г. соответствовала требованиям выгодного момента для десантной операции, сформулированного военным министром Куропаткиным на Ялтинском совещании в начале века. К тому же 1908г. должен был стать завершающим периодом реализации программы комиссии Протопопова, предполагавшей кратное усиление и экспедиционного флота, и десантного отряда, и Особого запаса. При условии сохранения, начиная с 1895г., курса на Босфор вместо Дальнего Востока как главного приоритета, год 1908-й гипотетически мог стать годом успешной десантной экспедиции России.

В подобном умозрительном случае Российская империя получила бы мощный военно-политический рычаг влияния на Балканах наряду с возможностью сконцентрировать войска и ресурсы на своих западных границах, что было особенно актуально в реальном разворачивающемся противостоянии с Центральными державами.

## Заключение

Подготовка Российской империей Босфорской экспедиции в конце XIX – начале XX века обладала рядом значительных особенностей на фоне традиционной внешней политики страны и сложившейся практики военного строительства.

К концу 70-х годов XIX века России не удалось решить Восточный вопрос оптимальным для себя образом. Итоги Берлинского конгресса продемонстрировали недостаточную действенность дипломатических рычагов. В результате смены внешнеполитической ориентации Болгарии и Румынии объективно были ограничены и военные возможности России на юго-западном направлении. Проявленная Великобританией в 1878г. решимость применить в регионе Дарданелл и Босфора свои военно-морские силы привела к необходимости появления у России средств для адекватного ответа. Крах Османской Порты в том или ином виде ожидался «со дня на день» и неминуемо должен был привести, с точки зрения руководства Российской империи, к возникновению прямой иностранной угрозы уже в Проливах и на Черном море.

В результате Особым совещанием 1881г. была сформулирована комплексная задача по подготовке десантной экспедиции на Босфор с целью предупредить соперников при появлении реальной перспективы захвата Проливов третьей стороной. В этом качестве мыслилась прежде всего Великобритания, столкновение с флотом которой в наступившей кризисной ситуации считалось почти неизбежным.

Сформулированная задача являлась многоплановой и достаточно сложной. Выражаясь современным политическим языком, она заключалась в «проекции силы» в стратегически важный пункт в момент международного кризиса. Соответственно, необходимо было подготовить флот и армию для парирования прежде всего морской угрозы, а также обеспечить практическую возможность успешно «запечатать» Босфор.

Сложность заключалась в необходимости возродить современный военно-морской флот, способный гарантировать господство на Черном море. Кроме того, масштабная десантная операция, в терминах того времени – «смешанная морская экспедиция», категорически не являлась привычным для России видом военных действий, и ее подготовку необходимо было вести буквально «с чистого листа».

В этих целях в 1885г. вновь учреждена Комиссия по обороне Черноморского побережья, чьей основной задачей и стала подготовка экспедиции по захвату Босфора. Сформирована Комиссия была на базе Одесского военного округа и включала в себя первых лиц из командования округа и Черноморского флота, имевших прямое отношение по должности к созданию десантной эскадры в ее совокупности.

Как показала практика, Комиссия зарекомендовала себя действенным работоспособным механизмом, превратившись в эффективную межведомственную структуру в плане достижения поставленной цели. К тому же в масштабах страны вся деятельность по приготoвлению к десантной операции находилась под постоянным контролем со стороны начальника Главного штаба Н.Н. Обручева, морского министра И.А. Шестакова и в качестве верховной инстанции – императора Александра III.

Во второй половине 80-х годов Россия определилась с конкретной задачей для военной операции в районе Проливов, были разработаны первичные планы проведения экспедиции. Характерными моментами при этом являлись с одной стороны принципиальная новизна возникших задач, с другой – активное использование опыта и наработок предыдущего царствования Александра II – от разведывательной информации по Босфору до планируемого привлечения транспортных средств негосударственных пароходных компаний.

Уже на этом этапе главным считалось занятие и удержание войсками только Верхнего Босфора, в то же время публично не отрицалась приписываемая России цель по захвату Константинополя.

Серьезной и насущной проблемой для Босфорского предприятия

являлось значительное превосходство броненосцев британской Средиземноморской эскадры как над имеющимися, так и перспективными кораблями Черноморского флота. Решением стала модернизация идеи, предложенной еще Э.И. Тотлебенем в 1878г. В итоге в качестве «ассимметричного ответа» выбрано формирование и оперативное размещение на Верхнем Босфоре минных заграждений и артиллерийской группировки, специфически предназначенной для поражения английской эскадры, вошедшей в пролив. Указанная группировка получила наименование Особого артиллерийского запаса и состояла из нескольких десятков орудий, в основном крупного калибра.

По первоначальным планам главную роль в успехе высадки и операции должны были сыграть традиционно сильные стороны русской армии – удар пехоты и могущество сухопутной артиллерии. При этом артиллерия использовалась штатная, типы орудий подбирались под поставленные задачи согласно требованиям артиллерийской науки (противокорабельная и противодесантная оборона, защита минных заграждений). Так, основой Особого запаса выступали хорошо зарекомендовавшие себя в предыдущих войнах 9-дюймовые мортиры и «батареинные» пушки, а также 57-мм скорострельные пушки Норденфельда.

К специфике замысла всей операции относится то обстоятельство, что задача по полному уничтожению подошедшей британской эскадры никогда не ставилась. Речь шла, скорее, о причинении противнику неприемлемых для продолжения противоборства потерь. Используя современную терминологию, десант формировал на Верхнем Босфоре «зону запрета доступа» в Черное море. Согласно отработываемым планам, десант занимал не больше трети всего пролива, при этом «не касаясь Константинополя».

Для отмеченной задачи в сложившихся в тот период условиях и с учетом возможностей России замысел использования Особого запаса и минных заграждений выглядит новаторским и вместе с тем реализуемым решением. Нацеленность Великобритании на предотвращение захвата именно

Константинополя в целом облегчала достижение поставленной цели.

Параллельно с разработкой теории и практики минно-артиллерийской позиции готовилась и десантная эскадра, которая включала боевые корабли, собственно десантный отряд, а также необходимые транспортные средства. К середине 90-х годов в составе Черноморского флота насчитывалось шесть боеготовых броненосцев, а также значительное количество кораблей других классов, что позволило сформировать сбалансированную по составу боевую эскадру. В качестве десантного отряда определены пехотные части, базировавшиеся в Одессе и Севастополе, то есть в портах выхода экспедиции.

Подготовка эскадры имела свои характерные особенности и с военно-технической точки зрения. «Догоняющий» характер создания броненосцев, в особенности на первом этапе, предопределил использование возможностей и проектов зарубежного судостроения. При этом броненосцы, в частности серии «Екатерина II», проектировались и строились специфически под основную задачу – артиллерийский бой в проливе, что конструктивно отличало их от «классической» британской схемы броненосца. Подобная практика проявляла себя и в дальнейшем. Последний из черноморских броненосцев XIX века «Ростислав» целенаправленно проектировался для действий в прибрежной зоне.

Активно применялись и передовые достижения военно-морского строительства, как свои – минно-торпедное оружие, бурному развитию которого способствовали успехи С.О. Макарова в ходе войны 1877-78гг., так и проверенные практикой иностранные разработки, например канонерские лодки. В этом ключе необходимо особо отметить разрабатываемую тактику постановки минных заграждений и появление в составе Черноморского флота двух полностью специализированных судов – минных заградителей, первых в мире построенных и предназначенных исключительно для этих целей.

С момента вхождения в боевой состав броненосцев Практическая эскадра Черноморского флота совместно с десантным отрядом и артиллерией постоянно проводили учения, легенда и условия которых моделировали

предстоящую боевую ситуацию. Морским министерством и Одесским округом разработаны и активно применялись в ходе маневров инструктивные документы по проведению высадки на недружественный берег. Таким образом, длительное время отрабатывалась самая важная задача для любой десантной экспедиции – согласованность и одновременность действий всех участвующих сил и родов войск.

К отличительным особенностям подготовки экспедиции можно также отнести своеобразное «государственно-частное партнерство» XIX века. Оно заключалось в активном привлечении возможностей и ресурсов негосударственных компаний – Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ) и Доброфлота. Они обеспечивали необходимое для перевозки войск и Особого артиллерийского запаса количество транспортных судов. Верфи РОПиТ в Севастополе участвовали в постройке или дооборудовании практически всех черноморских броненосцев.

К середине 90-х годов подготовка экспедиции была в целом завершена. Флот и войска находились в высокой степени готовности. Базой для размещения в ходе операции орудий Особого запаса была определена бухта Буюк-Дере на Верхнем Босфоре, основные минные заграждения должны были блокировать Босфор чуть южнее – примерно по линии Терапия-Бейкос. Указанная линия в целом соответствовала границе территории, которую должен был занять и оборонять десант. Общая численность которого была определена в 30-35 тысяч человек, основную часть составляли 13-я и 15-я пехотные дивизии, а также 4-я стрелковая бригада.

События 1895-97 гг. в Турции, связанные сначала с «армянским», а позже и с «критским» кризисом, показали способность России в военном и организационном плане к немедленному проведению операции по захвату Босфора.

Документально эта готовность зафиксирована в Высочайшей инструкции на проведение «Черноморской десантной экспедиции», подписанной императором Николаем II в январе 1897г. В инструкции



определен порядок использования подготовленных сил и средств, окончательно утверждены цель и район разворачивания десанта (исключительно Верхний Босфор), назначено командование экспедиции, сил флота и сухопутного десантного корпуса.

Отмеченные кризисы не привели все же к попыткам европейских государств, воспользовавшись слабостью Турции, оккупировать Проливы. В связи с этим десант России на Босфор не состоялся, что подтверждает ответно-оборонительный характер всего замысла экспедиции.

В то же время по целому комплексу причин, одной из которых явилось русско-французское сближение, Великобритания постепенно отказалась от планов непосредственного военного вмешательства при обострении обстановки в регионе Проливов. Тем самым была значительно ослаблена угроза захвата Босфора третьей стороной, что являлось одной из основных причин беспокойства России в отношении безопасности Черного моря.

Соответственно готовящаяся Россией операция из вынужденной необходимости стала превращаться в инициативную военно-политическую акцию. Именно в этом ключе можно рассматривать соображения командования Одесского военного округа по экспедиции, представленные осенью 1900г. на совещании в Ялте военному министру А.Н. Куропаткину и им одобренные. Указанные предложения обычно связываются с именем одного из разработчиков - Д.П. Дохтурова, помощника командующего округом («план Дохтурова»).

На этом фоне императором Николаем II были выбраны другие приоритеты – активизация политики на Дальнем Востоке, что в конечном счете привело к Русско-японской войне. Определенную роль в этом сыграли и получившие распространение среди руководства флота теории последователей А. Мэхена, постулировавшие самостоятельную роль океанского флота и броненосных эскадр.

Боевые действия на Дальнем Востоке в целом продемонстрировали оправданность многих тактических расчетов несостоявшейся экспедиции на

Босфор. В этом ряду необходимо упомянуть активное и эффективное использование минного и торпедного оружия, результативное применение сухопутной артиллерии против броненосцев и т.д. Например, в бухтах Порт-Артура корабли Первой тихоокеанской эскадры оказались в положении безответно расстреливаемых тяжелой артиллерией; именно такая участь готовилась для броненосцев британской эскадры на Верхнем Босфоре.

Необходимо отметить, что замысел Александра III и Н.Н. Обручева обеспечивал экспедиции на Босфор ряд значимых преимуществ – короткая операционная линия, выбор места и времени удара, численное и функциональное преобладание над противником на каждом этапе операции. В развернувшейся же войне с Японией аналогичными преимуществами воспользовались армия и флот микадо.

Стратегические и политические последствия военного поражения практически исключили проведение Россией острых внешнеполитических акций непосредственно после 1906г. Постепенное же восстановление сил империи совпало с обострением противоречий между Антантой и Тройственным союзом, что в свою очередь сформировало иные приоритеты внешней политики и военного строительства страны.

В складывающейся предвоенной ситуации произошел окончательный отказ военно-политического руководства страны от высадки на Босфоре, как ограниченной операции мирного времени. Практическим показателем такого отказа может служить упразднение в 1912г. Особого артиллерийского запаса, использование которого являлось одним из главных условий успеха столь долго готовившейся десантной операции.

Представляется оправданным вывод о том, что создание и подготовка десантной эскадры совместно с разработкой оптимального варианта операции явились показателем развития и возможностей военного механизма Российской империи конца XIX века. В свою очередь способность (или неспособность) своевременно провести Босфорскую операцию в целом характеризовала стратегическое мышление и горизонт планирования уже высшего руководства

страны эпохи Николая II.

Тем не менее, двадцатилетние усилия не прошли бесследно. Разработанная тактика минных заграждений и идея применения тяжелой артиллерии для защиты побережья нашли свое практическое воплощение в системе минно-артиллерийских позиций, в ходе Первой мировой войны защищавшую балтийские заливы России. При этом десантные операции этого периода, прежде всего на Балтике, на практике подтвердили корректность концепции смешанной морской экспедиции, лежавшей в основе Босфорского предприятия. Возрожденный при подготовке атаки Босфора Черноморский флот, развивавшийся на фундаменте судостроительной базы Севастополя, Николаева и Одессы, обладал значительным преимуществом на Черном море все годы большой войны до октября 1917г.

В историческом контексте попытка решения Россией Восточного вопроса в конце XIX – начале XX веков знаменует собой наличие определенной стратегической альтернативы активной экспансии на Дальнем Востоке. Подготовленная же десантная операция по захвату Босфорского пролива демонстрирует реальность и принципиальную реализуемость такого развития событий в конкретных условиях того времени.

Рассматривая Босфорское предприятие в самом общем плане как пример подготовки Россией острой военно-политической акции, хотелось бы отметить следующие характерные моменты.

При принятии решения на применение вооруженной силы руководство страны исходило из принципа разумной достаточности, отказавшись от манящей идеи захвата Константинополя и обоих Проливов и ограничившись необходимостью «запечатать дверь в Черное море». По первоначальным планам экспедиционная эскадра выходила из портов только в ситуации крайней необходимости – реальной угрозы захвата Проливов третьей стороной.

Широко применялся зарубежный опыт, как в общем плане – при разработке десантной операции, так и в прикладном – при строительстве броненосцев. Все же упор в планировании был сделан на зарекомендовавшие

себя сильные стороны российской армии и флота, в данном случае - артиллерию и минное оружие. Замысел операции и ее организация предусматривали последовательную концентрацию имеющихся сил, что обеспечивало преобладание над вероятными противниками на каждом этапе реализации.

Проводимые внутри страны мероприятия постоянно сопровождались целенаправленными дипломатическими усилиями на внешнем контуре. В итоге русско-французское сближение оказало не прямое, но позитивное воздействие на ситуацию в целом, эффективно сдерживая Великобританию.

Наконец, имела место длительная, комплексная и масштабная подготовка планируемой акции, которая имманентно включала как постоянные учения экспедиционной эскадры и десантного отряда, так и напряженную работу военно-промышленного комплекса Российской империи, прежде всего военного кораблестроения.

## Список источников и библиография

### Международные договоры

1. Ункяр-Искелесийский мирный договор 1833 г. *Юзефович Т.* Договоры России с Востоком. Политические и торговые. СПб., 1869. С.89-92.
2. Парижский трактат 1856г. Сборник договоров России с другими государствами 1856–1917. М., 1952. С.23-34.
3. Конвенция относительно проливов Босфор и Дарданеллы 1856 г. Сборник договоров России с другими государствами 1856–1917. М., 1952. С.35-37.
4. Лондонская конвенция 1871. Сборник договоров России с другими государствами. 1856–1917. М., 1952.С.107-110.
5. Сан-Стефанский прелиминарный мирный договор 1878 г. Сборник договоров России с другими государствами. 1856–1917. М., 1952.С.159-175.
6. Соглашение между Россией и Великобританией об изменении Сан-Стефанского договора 1878 г. Сборник договоров России с другими государствами. 1856–1917. М., 1952.С.176-180.
7. Берлинский трактат 1878 г. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Том 53. Отделение второе. 1878г. № 58744. СПб., 1880. С.42-54.
8. «Союз трех императоров». Сборник договоров России с другими государствами 1856–1917. М., 1952. С.228-232, 238-239.
9. «Перестраховочный договор» 1887 г. Сборник договоров России с другими государствами (1856-1917).М., 1952. С. 267-270.
10. «Средиземноморская Антанта». Ноты 1887 г. *Ключников Ю., Сабанин А.* Международная политика новейшего времени в договорах, нотах и декларациях. Ч. 1. М., 1925. С.251-253.
11. Заключение русско-французского союза 1891-94 гг.. Сборник договоров России с другими государствами (1856-1917). М., 1952. С. 277-283.

## Архивные материалы

### Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА)

Фонд 400, опись 4 (документы Генерал-квартирмейстера Главного штаба). Дела 579–625 содержат сгруппированные материалы по подготовке десантной экспедиции на Босфор, в том числе:

- дело 580 содержит доклады подполковника Протопопова «Военно-топографическое описание Вифинийского полуострова» 1883 г. и генерал-майора В.Н.Филиппова «Стратегическое описание Босфора» 1886 г.;

- дело 586 - записку генерал-майора Л.Н. Соболева «Политическая подготовка решения вопроса о Босфоре» 1887г.;

- дело 587 - заключение Особого совещания по вопросу о военных приготовлениях на Черном море;

- дело 588 концентрирует документы, характеризующие состояние подготовки экспедиции на 1900-02 гг. В частности, документы совещания в Одессе, включающие в себя план-очерк экспедиции Д.П. Дохтурова, анализ состояния Особого артиллерийского запаса, итоговый доклад по экспедиции командующего войсками округа графа А.И. Мусина-Пушкина и материалы выступления военного министра А.Н. Куропаткина;

- дело 592 – материалы и переписка между штабом Одесского военного округа и пароходными компаниями относительно транспортов для десанта;

- дело 596 - материалы Главного штаба и Главного артиллерийского управления относительно подготовки орудий Особого запаса и личного состава к ним;

- дело 615 - документы штабной игры 1902 г. по проведению десантной операции в Босфоре и заключение комиссии А.П. Протопопова;

- дело 619 – записка генерал-майора А.Н. Куропаткина «Босфор и прибосфорские позиции».

## Российский государственный архив Военно-морского флота (РГАВМФ)

1. Фонд 1318, опись 1 содержит документы Комиссии по обороне Черноморского побережья, в том числе:

- дела 7-8 – журнал заседаний Комиссии;
- дело 10 – материалы о распределении материальных средств;
- дело 11 – документы по укреплению пристаней и строительства портовой инфраструктуры для экспедиции;

- дела 15-16 – доклады о боевой готовности Черноморской десантной экспедиции, материалы Особого совещания 1897 г., документы Ялтинского совещания 1900 г.

2. Фонд 920, опись 1 концентрирует документы Севастопольского морского порта. В то же время в нем находятся следующие материалы:

- дело 196 – об участии Черноморского флота в десантных маневрах;
- дело 408 – о проведении минных опытов.

3. Фонд 243, опись 1, дела 9252 и 9723 – материалы и штабные документы Главного командира Черноморского флота и портов Черного моря, в т.ч. по проводимым маневрам и десантным учениям.

4. Фонд 417, опись 1, дела 2014, 2340, 2478, 2683-84, 2869, 2879 – материалы по Босфорской экспедиции Главного морского штаба и Военно-морского ученого отдела.

5. Фонд 433, опись 1 (документы Николаевской морской академии). Дело 511 содержит переписку и заключения посредников по военно-морской игре 1902 г., проведенной с участием офицеров академии.

## Французский военный архив SHAT (Service Historique de l'Armée de Terre)

НАТ. GR 7 N – донесения французского военного атташе в России подполковника Мулена о своих поездках в Одесский военный округ.

## Опубликованные документы

1. Овладение Дарданеллами в 1783 г. Представление адмирала Самуила Грейга// Русская старина. СПб.,1878. Том 22. Вып.7. Стр. 449–452.
2. Сборник материалов по русско-турецкой войне. 1877-78 г.г. Выпуск 2. СПб.,1898.С.58.
3. Сборник материалов по русско-турецкой войне 1877-78г.г. Выпуск 8. СПб.,1898. С. 42.
4. Сборник материалов по русско-турецкой войне 1877-1878 гг. Выпуск 11. СПб., 1898.
5. Сборник материалов по русско-турецкой войне 1877-78г.г. Выпуск 17. СПб.,1899.
6. Сборник материалов по русско-турецкой войне. 1877-78 г.г. Выпуск 39. СПб.,1908.
7. *Нелидов А. И.* О занятии проливов. Предисловие В.М.Хвостова // Красный архив. 1931. Т. 3(46). С.179 -187.
8. *Обручев Н. Н.* Основные исторические вопросы России и наша готовность к их решению // Источник. М.,1994. №6. С.4-21.
9. *Филиппов В.Н.*Стратегическое описание Босфора. СПб.,1886.
10. Инструкция для судового десанта. СПб., 1887.
11. Развитие минного оружия в русском флоте. Документы. Под ред. А.А.Самарова и Ф.А.Петрова. М., 1951.
12. С.О.Макаров. Документы. Под ред. А.А.Самарова. Т.1. М.,1953.
13. Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отд.Ш. Книга первая. Вып. 4. СПб., 1913.
14. Проект захвата Босфора в 1897 году //Красный архив. М., 1922 №1.С.152-162.
15. Проект захвата Босфора в 1896 г. // Красный архив.1931. № 4-5 (47-48). С.50-70.
16. Журнал Особого совещания (11 апреля) 30 марта 1895 г.//Красный архив. 1932 г. Т.52. С.78-83.



17. Босфорская операция осталась на бумаге// Военно-исторический журнал. 1995. №1. С.60-67.

### **Публицистика, научные статьи, периодические издания**

1. *Красовский Д.А.* Перевозка войск Действующей армии из портов Мраморного моря и Бургасского залива // Морской сборник.1884.№4.С.115-131.

2. *Лоцинский М.Ф.* Оборона берегов минами //Морской сборник.1880. №9. С.3-16.

3. *Макаров С.О.* Рассуждения по вопросам морской тактики. СПб.,1904.

4. *Обручев Н.А.* Смешанные морские экспедиции //Военный сборник. 1898. №7. С. 23-38. №8. С.323-341. №9. С.29-70. №10. С.330-355. №11. С. 79-95. №12.С.266-286.

5. *Обручев Н.Н.* Сеть русских железных дорог, участие в них земства и войска. СПб.,1864.

6. *Шелов В.* Опыт исследования атаки и обороны береговых крепостей с моря // Неофициальный отдел. Инженерный журнал. 1901.№7. С.730-737.

7. Иностранное военное обозрение// Военный сборник.1888. №9.

8. Иностранное военное обозрение //Военный сборник. 1895.№8.

9. Одесский листок. 03 сентября 1890.

10. Морское дело за границею//Морской сборник. 1883. №6.

11. Опыты стрельбы по палубной броне в Японии. Морская хроника //Морской сборник.1891. №8. С.49-50.

12. Цехи вольных матросов // Неофициальный отдел. Морской сборник.1901.№2. С.46-50.

### **Источники личного происхождения**

1.*Витте С.Ю.* Воспоминания. Т. 2. М., 1994. 576 с.

2. *Газенкамф М. А.* Мой дневник 1877–1878 гг.. СПб., 1908. 624 с.

3. *Извольский А.П.* Воспоминания. М., 1989. 192 с.
4. *Карцов Ю.С.* Семь лет на Ближнем Востоке. 1879–1886: Воспоминания политические и личные. СПб., 1906. 393 с.
5. *Куропаткин А. Н.* Разведывательная миссия в Турцию (1886 г.)// Военно-исторический журнал. 1995. №4. С.68-77.
6. Дневник А.Н.Куропаткина //Красный архив. 1922. Т.2. С.5-117.
7. *Ламздорф В.Н.* Дневник 1891-1892. М.-Л, 1934. 408 с.
8. *Ламздорф В.Н.* Дневник 1894-1896. М., 1991. 453 с.
9. Дневник генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютина. 1876-1878. Под ред. Л. Г. Захаровой. М., 2009. 702 с.
10. *Шестаков И. А.* Дневники (1882–1888 годы). СПб., 2014. 600 с.
11. *Hamilton J.* Gallipoli Diary. NewYork, 1920. Vol.1. 517 p.

### **Статистические сборники и справочники**

#### **I.**

1. Отчет Высочайше утвержденного Русского общества пароходства и торговли за 1858 г. СПб., 1859.
2. Очерк деятельности Военного министерства за истекшее десятилетие благополучного царствования Государя Императора Александра Александровича. 1881-1890. СПб., 1892.
3. Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III: 1881-1894. СПб., 1901. 181 с.
4. Всеподданнейший отчет по Морскому ведомству за 1897-1900 годы // Военная промышленность России в начале XX века 1900-1917. Сборник документов. М., 2004. С.36-45.
5. Энциклопедия военных и морских наук под ред. г.-л. Леера. Т.2. СПб., 1885.
6. Военная энциклопедия под ред. В.Ф.Новицкого. Т.1, 3, 4, 8, 9, 12, 14-17. СПб., 1911-1914.
7. Адрес-календарь Одесского градоначальства на 1895 год. Одесса, 1895.

8. Альманах современных государственных деятелей. СПб., 1897.
9. *Андреев П.Н.* Иллюстрированный путеводитель по Юго-западным казенным железным дорогам. Киев, 1898.
10. *Иловайский С.И.* Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. Одесса, 1907.
11. *Лангеншельд Н.Ф.* Наставления для службы при полевых 6-дюймовых мортирах. СПб., 1890.
12. Лоция Ионических островов и Архипелага, содержащая также наставления для плавания Дарданеллами, Мраморным морем и Константинопольским проливом. Николаев, 1841г.
13. *Поггенполь М.Ю.* Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-тилетнего его существования. СПб., 1903.
14. Список генералам по старшинству. Составлен по 1-е сентября 1896 г. СПб., 1896.
15. Список генералам по старшинству. Составлен по 2-е января 1900 года. СПб., 1900.
16. Список генералам по старшинству. Составлен по 1 июля 1906 г. СПб., 1906.
17. Список генералам по старшинству. Составлен по 1-е января 1913 г. СПб., 1913.
18. Список личного состава Добровольного флота. СПб., 1889. СПб., 1893. СПб., 1895.
19. Список пароходов Добровольного флота и капитанов пароходов на 1901 год // Морской сборник. 1901. №3.

## II.

1. *Барсуков Е.З.* Артиллерия русской армии (1900-1917). Т.1. М., 1948.
2. *Моисеев С. П.* Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 г.). М., 1948.

3. *Трифонов Ю.Н., Лемачко Б.В.* Русское общество пароходства и торговли. 1856-1932 годы (краткий исторический справочник). СПб., 2009.

### III.

1. *Almanach de Gotha. Annuaire genealogique, diplomatique et statistique.* 1876. 113 annee. Gotha. 1876.

2. *Almanach de Gotha. Annuaire genealogique, diplomatique et statistique.* 1889. 126 annee. Gotha. 1889.

3. *Conway's All the World's Fighting Ships. 1860-1905.* London, 1979.

4. *Waites A., Hunter R.* The Illustrated Victorian Songbook. London, 1984.

### Историография

1. *Айрапетов О.Р.* Забытая карьера «русского Мольтке». Николай Николаевич Обручев (1830-1904). СПб., 1998. 314 с.

2. *Айрапетов О. Р.* На Восточном направлении. Судьба Босфорской экспедиции в правление императора Николая II // Последняя война императорской России. М., 2002. С.158-261.

3. *Айрапетов О. Р.* К вопросу о проекте захвата Босфора (из истории внешней политики и стратегии России 1806-1884гг.) *Etudes Balkaniques.* София. 2009 №1. С.143-158.

4. *Айрапетов О.Р.* Участие Российской империи в Первой мировой войне (1914-1917). Т.2: 1915 год – апогей. М., 2014. 316 с.

5. *Айрапетов О.Р.* Участие Российской империи в Первой мировой войне (1914-1917): 1916 год. Сверхнапряжение. М., 2015. 384 с.

6. *Айрапетов О.Р.* На пути к краху. Русско-японская война 1904-1905гг.. Военно-политическая история. М., 2015. 496 с.

7. *Айрапетов О.Р.* До и после Кушки: 1881 - 1885 // Родина. 2015. №2. С.55-57.

8. *Айрапетов О. Р.* История внешней политики Российской империи. 1801-1914гг. Т.3. Внешняя политика императоров Александра II и Александра III. 1855 – 1894. М., 2018. 904 с.

9. *Айрапетов О.Р.* История внешней политики Российской империи 1801-1914. Т.4. Внешняя политика императора Николая II. 1894 – 1914. М., 2018. 768 с.
10. *Алпеев О.Е.* Документы стратегических военных игр генерального штаба русской армии 1906-1914 г. в фондах российского государственного военно-исторического архива // Отечественные архивы. 2008. №3. С. 42-48.
11. *Арбузов В.В.* Броненосцы типа Екатерина II. СПб.,1994. 67 с.
12. *Арсеньев В.Н.* Флот в эпоху Александра III// Морской сборник.1995. №8. С.91-94.
13. *Асиновская М.Ю.* Военно-морская разведка на Балканах в период царствования Александра III. Подготовка Босфорской экспедиции // Вестник Московского университета. Серия 8: История. 2004. № 3. С.43-54.
14. *Бескровный Л. Г.* Русская армия и флот в XIX в. Военно-экономический потенциал России. М.,1973. 616 с.
15. *Бирюк С.Н.* Деятельность Добровольного флота по переброске войск на Дальний Восток в 1900 г. //Гангут. 2013. №77. С. 56-68.
16. *Барышников М.Н.* Русское общество пароходства и торговли: учреждение, функционирование, перспективы развития (1856-1864гг.) // Экономическая история. Ежегодник. М.,2016.С.106-130.
17. *Барышников М.Н.* Русское общество пароходства и торговли в первое двадцатипятилетие деятельности (1856-1880). [Электронный ресурс]. Загл. с титул. экрана. Свободный доступ в сети интернет. Публикация 08.11.2017. URL: [http:// viperson.ru](http://viperson.ru). Дата обращения 16.04.2022.
18. *Вильсон Х.* Броненосцы в бою. М., 2003. С.387.
19. Восточный вопрос во внешней политике России. Конец XVIII – начало XX в. Отв. ред. Н.С. Киняпина. М., 1978. С.434.
20. *Грибовский В.Ю.* Флот в эпоху Александра III //Морской сборник.1995. №9. С.83-88.
21. *Грибовский В.Ю.* Российский флот Тихого океана. 1898-1905. История создания и гибели. М., 2004.140 с.

22. *Дашьян А.В.* «Скороходы» Джона Торникрофта: первые миноносцы мира. М., 2021. 111 с.
23. *Денисов А.П., Перечнев Ю.Г.* Русская береговая артиллерия. М., 1956. 230 с.
24. *Доценко В.Д.* Миноносцы // Морской сборник. 1991. №5. С. 63-64.
25. *Доценко В.Д.* Большому флоту быть! // Морской сборник. 1991. №6. С. 55-67.
26. *Домошенкин С.В., Куликов С.В., Ленаев В. Н.* «Для успешности действий русской эскадры необходимо иметь возможно полные сведения». Место и роль военно-морской географии и военно-морской статистики в стратегических играх Николаевской морской академии // Военно-исторический журнал. 2018. №4. С. 20-25.
27. *Зайончковский А.М.* Восточная война 1853-1856. Т.1. СПб., 2002. 266 с.
28. *Золотарев В.А., Козлов И.А.* Три столетия российского флота. Т.2. СПб., 2004. 683 с.
29. *Каширин В. Б.* Дозорные на Балканах. Русская военная разведка в странах Балканского полуострова накануне и в годы Первой мировой войны. М., 2014. С 114–119. 629 с.
30. *Каширин В. Б.* Румыния: от завоевания независимости к рубежу XX века // История Балкан. На переломе эпох (1878–1914 гг.) М., 2017. С. 26-54.
31. *Киняпина Н.С.* Балканы и проливы во внешней политике России в конце XIX века (1878–1898). М., 1994. 207 с.
32. *Киняпина Н.С.* Ункяр-Искелесийский договор 1833 г. // Научные доклады высшей школы. Исторические науки. 1958. № 3. С. 30-49.
33. *Козлов Д.Ю.* Борьба за Моонзундские острова в октябре 1917 года: некоторые проблемы и перспективы историографии // Русский Сборник: Исследования по истории России. Т. 22: 1917 год. М., 2017. С. 212-232.

34. *Козлов Д.Ю.* Российские планы войны на Черном море и «проблема Проливов» 1907-1914гг. //Вопросы истории. 2007. №8. С.100-110.
35. *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX века. М.,2006. С.343.
36. *Косинский А.М., Чишвиц А.Г. фон.* Моонзунд 1917.Последнее сражение русского флота.М.,2009. 541 с.
37. *Левин Н.Ф.* Сохраним память о выдающихся благотворителях (супруги Фан-дер-Флит)//За социальные проекты. Псков, 2009. №13. С.161-173.
38. *Мельников Р.М.* Эскадренный броненосец “Ростислав”(1893-1920 гг.). Боевые корабли мира. СПб.,2006. 68 с.
39. *Мельников Р.М.* Полуброненосный фрегат “Память Азова”(1885-1925).Боевые корабли мира.СПб.,2003. 184 с.
40. *Мэхен А.* Влияние морской силы на историю. М.,2010. 632 с.
41. *Новиков Н.В.* Операции флота против берега на Черном море в 1914-1917 годах. СПб., 2003. 212 с.
42. *Папастратигакис Н.* Британская стратегия: русский флот и черноморские проливы, 1890-1904// Русский сборник. Исследования по истории России. 2010. №09. С.194-219.
43. *Паркс О.* Линкоры британской империи. Часть 3. Тараны и орудия-монстры. СПб.,2004. 148 с.
44. *Петров М. А.* Подготовка России к мировой войне на море. М-Л., 1926. 260 с.
45. *Полунов А.Ю. К.П.* Победоносцев в общественно-политической и духовной жизни России. М., 2010.374 с.
46. *Пономарев В.Н.*Свидание в Бальморале и англо-русские отношения в 90-х гг. XIX века//Исторические записки.1977.№99. С. 340-356.
47. *Раздолгин А.А., Скорилов Ю.А.* Кронштадтская крепость. Л., 1988. 419 с.
48. *Рыбаченок И.С.* Закат великой державы. Внешняя политика России на рубеже XIX–XX вв.: цели, задачи и методы. М., 2012. 582 с.

49. *Силин А. С.* Германская военная миссия фон дер Гольца в Турции в 1882–1895 гг.// Ученые записки по новой и новейшей истории. Вып. 2. М., 1956. С.318-398.

50. *Степанов Д.А.* Учреждение Русского общества пароходства и торговли (1856-1857 годы)// Вестник Челябинского государственного университета. 2011. №22 (237). История. Вып.46. С.30-38.

51. *Схиммельпенник ван дер Ойе Д.* Навстречу Восходящему солнцу: как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией. М., 2009. 419 с.

52. *Томилин А. Р.* Русская военная разведка на Босфоре в 1878-1885 гг.// Журнал российских и восточно-европейских исследований. М., 2020. №4(23). С.6-32.

53. *Хвостов В.М.* Проблема захвата Босфора в 90-х гг. XIX века.//Историк-марксист. М., 1930. №20. С.100-129.

54. *Шнаро О.Б.* Захват Кипра Англией. М., 1974. 282 с.

55. *Jelavich B.* History of the Balkans. Vol. 1: Eighteenth and nineteenth centuries. Cambridge, 1984. 400 p.

56. *Kennedy P. M.* The Rise and Fall of British Naval Mastery. London, 1976. 405 p.

57. *Marder A. J.* The Anatomy of British Sea Power. New York, 1940. 580p.

58. *Menning B.W.* Bayonets Before Bullets. The Imperial Russian Army, 1861-1914. Indianapolis, 1992. 334 p.

59. *Papastratigakis N.* Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-up to the Russo-Japanese War. London, 2011. 342 p.

60. *Parkinson R.* The Late Victorian Navy. The Pre-Dreadnought Era and the Origins of the First World War. Woodbridge, 2008. 323 p.

#### **Диссертационные исследования**

1. *Бакулин В. М.* Военная подготовка Россией Босфорской экспедиции в 80-е начале 90-х годов XIX века. Диссертация на соискание степени кандидата наук. М., 2008. 180 с.



2. *Болтрукевич В.А.* Развитие Императорского Российского флота во второй половине XIX века в восприятии военно-морских кругов. Диссертация на соискание степени кандидата наук . М.,2014. 342 с.

3. *Емелин А.Ю.* Военно-морские агенты России: эволюция института, его задач и методов:1856–1918. Диссертация на соискание степени кандидата наук. СПб., 2007. 264 с.