

необходимо наличие ещё двух факторов: государственной личности флотоводца и заинтересованного общественного мнения, являющегося «морским» национальным мировоззрением. Последних двух факторов России постоянно не хватало.

7. 4. Основы формирования морского могущества государств. Роль личности флотоводцев

Великий кайзер Германии Вильгельм II, отводя Военно-морскому флоту особое место в истории государства, утверждал: «Трезубец Нептуна должен быть в наших руках». Первую скрипку в исполнении этого замысла кайзера предстояло сыграть блестящему адмиралу Альфреду фон Тирпицу, не меньше своего Императора убежденному в том, что Германия имеет право на «трезубец Нептуна». Эти два исключительно талантливых государственных деятеля впервые за столетие решились по-настоящему оспорить британскую мощь на море. На протяжении всей своей жизни Вильгельм II употреблял все свое влияние, все отпущенные ему силы для того, чтобы создать могучий немецкий флот открытого моря, который он по праву считал своим детищем.

Альфред фон Тирпиц родился в 1848 году в Бранденбурге, в семье прусского чиновника. В 16 лет А. Тирпиц поступил на флот, где, проявив блестящие дарования инженера и незаурядные тактические способности, сделал блестящую карьеру. В 1895 году А. Тирпиц получил чин контр-адмирала, а че-



Альфред фон Тирпиц
(1849–1930)



Вильгельм II

рез год его назначают командовать соединением крейсеров. Ещё в начале 90-х годов XIX столетия Альфред фон Тирпиц начал подавать в Главный морской штаб докладные записки, в которых обосновывал необходимость иметь для Германии сильный военно-морской флот. Талантливый адмирал утверждал, что Германия без господства на море в современном мире не обретет политической мощи. Именно ему принадлежат слова: «Если мы намерены выйти в мир и укрепить наши торговые позиции с помощью моря и не позаботимся о создании достаточно мощного флота, постройка наша будет весьма непрочной». В 1897 году Альфред фон Тирпиц стал руководить немецким Военно-морским флотом. Одним из первых шагов А. Тирпица на новой должности было «идеологическое обеспечение» программы модернизации флота. «Мы организовывали митинги, читали лекции и особое внимание уделяли контактам с прессой всех направлений, — вспоминал адмирал в своих мемуарах. — Мы затевали поездки на побережье, где показывали людям наши корабли и причалы, мы постоянно держали в поле зрения школы; мы давали заказы литераторам, результатом чего явились горы памфлетов и романов». Такие усилия адмирала А. Тирпица не пропали даром. В декабре 1897 года германский рейхстаг проголосовал за предложенную им программу модернизации военно-морских сил. Программа предусматривала постройку около 70 новых кораблей, и среди них 19 линкоров водоизмещением 13000 тонн и 10 броненосцев водоизмещением 9000–11000 тонн. Практически за 7 лет численность ВМС Германии должна была удвоиться. Строительство нового германского флота началось незамедлительно. В январе 1900 года депутатам был предложен второй законопроект, предусматривающий уже не только постройку трех кораблей ежегодно, но и создание новых доков, расширение гаваней и портов, дополнительный набор офицеров и матросов, увеличение сети училищ и школ для подготовки личного состава.

Следует особенно подчеркнуть, что адмирал А. Тирпиц прилагал огромные усилия для того, чтобы приучить своих сограждан к мысли о необходимости и «желанности» иметь мощный национальный

военный флот. Многие специалисты сравнивают деятельность адмирала А. Тирпица с деятельностью последнего Морского министра Императорской России и одного из самых талантливых людей начала двадцатого столетия — И. К. Григоровича (1853–1930).



И. К. Григорович
(1853–1930)

Последний Морской министр Императорской России, Генерал-адъютант, Адмирал И. К. Григорович скончался 3 марта 1930 года на юге Франции, в Ментоне, на 78 году жизни. В лице этого прославленного адмирала «сошел

в могилу крупный деятель Императорской России, доблестный офицер, блестящий командир и талантливейший руководитель и организатор Русского флота. С его именем связана та пора нашего флота, которой каждый русский морской офицер может справедливо гордиться, и правом на эту гордость мы почти всецело обязаны незабвенному И. К. Григоровичу».

И. К. Григорович родился в 1853 году. После окончания Морского корпуса в 1874 году он был произведен в гардемарины, а в 1875 году в мичмана. В 1878 году мичман И. К. Григорович назначается на самый современный корабль того времени крейсер «Забияка». Следует отметить, что крейсер «Забияка» был построен на верфях Крампа в Филадельфии совместно с тремя другими быстроходными «военными пароходами» по заказу Правительства России. Данный заказ преследовал цель создания специального русского крейсерского отряда «для действий против английской морской торговли в случае разрыва с Англией». По сути, данный отряд предназначался для оказания влияния на геополитику. В статье «Памяти Адмирала Ивана Константиновича Григоровича» об этом моменте службы будущего Морского министра, в частности, отмечается: «Англичане произвели попытку потопить крейсер «Забияка», инсценировав случайное столкновение с ним одного из своих кораблей. Это им не удалось. За проявленную энергию при исправлении полученной пробоины и за блестящее состояние корабля мо-

лодой старший офицер был произведен в чин лейтенанта. Вот как о деятельности И. К. Григоровича в должности старшего офицера крейсера «Забияка» вспоминает его сподвижник и сотрудник талантливый адмирал А. И. Русин: «В 1881 году, плавая за границей на броненосце «Петр Великий», мы стояли в Пирейской гавани рядом с крейсером «Забияка», поражавшим всех своим внешним видом: идеальная чистота, идеальная окраска, просто морская поэзия. Команда – матросы, тоже образец по чистоте, внешности и дисциплине. Мы знаем, что это вообще дело старшего офицера. Кто же был старшим офицером на крейсере «Забияка»? Молодой лейтенант Григорович, назначенный на эту должность ещё в чине мичмана. Командиром был капитан-лейтенант Л. Н. Ломен, легендарный даже по тому времени, по своей требовательности, благородству и порядочности, морской волк. Это была первая школа жизни и морской службы, которая легла в основу личности И. Григоровича... Не сомневаюсь, произошёл разрыв с Англией, крейсер «Забияка» с таким командиром, как Ломен, и старшим помощником, как Григорович, внес бы в историю Императорского Российского Флота такие же блестящие подвиги, как «Эдмен» в германском флоте». Так блестяще И. К. Григорович начал свою карьеру флотского офицера – командира. В течение последующих двух десятилетий И. К. Григорович занимал должности старших офицеров и командиров кораблей. Из этого периода деятельности И. К. Григоровича следует отметить его пребывание в течение 2-х лет морским агентом в Англии. В 1899 году И. К. Григорович назначается командиром строящегося в Тулоне эскадренного броненосца «Цесаревич», на котором И. К. Григорович в 1903 году совершает переход на Дальний Восток. В ночь с 26 на 27 января 1904 года японские миноносцы вероломно напали на стоявшую на внешнем рейде Порт-Артура русскую эскадру. Эскадренный броненосец «Цесаревич» подорвался на mine. Благодаря хладнокровию и распорядительности командира и офицеров корабля, поступление воды было остановлено и корабль был спасен. И. К. Григорович со свойственной его натуре энергией принялся за устранение полученных кораблем повреждений, и, благодаря его исключительным организаторским способностям, броненосец вскоре занял свое место в боевом строю. После прибытия

в Порт-Артур нового Командующего эскадрой, вице-адмирала С. О. Макарова, И. К. Григоровичу была предложена должность начальника штаба Тихоокеанской эскадры. Однако Морское министерство, высоко оценив деятельность И. К. Григоровича по восстановлению «Цесаревича», предпочло его назначить командиром Артурского порта. Как показало время, это назначение было решающим на всю последующую карьеру И. К. Григоровича. Исключительные способности и высокие служебные качества И. К. Григоровича были оценены по достоинству, и после окончания русско-японской войны талантливый адмирал последовательно занимает должности Начальника штаба Черноморского флота, командира порта Императора Александра III и Кронштадта. В 1909 году И. К. Григорович назначается товарищем Морского министра, а в 1910 году становится во главе Морского Ведомства России. С приходом И. К. Григоровича в жизнь Императорского флота влилась свежая струя. Начинается его титаническая работа по восстановлению Русского флота. На этом исключительно высоком посту в полной мере проявились глубокие знания И. К. Григоровича, его накопленный опыт и природный талант руководителя на благо Родины и Флота. Вся его деятельность была проникнута русским имперским сознанием. Трудоспособность И. К. Григоровича была поразительная. На заседании Военно-морского Исторического Кружка, посвященном памяти адмирала И. К. Григоровича, адмирал А. И. Русин совершенно справедливо указал, «... что после смерти Императора Николая II, Адмирал Григорович является следующим лицом, коему Россия обязана восстановлением флота после японской войны и приведением его в состояние боевой готовности, позволившей с честью выполнить вплоть до революции все стратегические и тактические задачи, которые легли на Российский Императорский Флот во время войны 1914–1917 годов... Продуктивное пребывание в Англии и Франции дало И. К. Григоровичу те знания, которые с такой пользой он применил на постах Товарища Морского министра и Морского министра. Прирожденные И. К. Григоровичу такт и обходительность ещё выиграли от жизни в Англии и Франции, чем и можно объяснить, что встреченный при своем назначении с некоторым недоверием и недружелюбием со стороны

общественных кругов и Государственной Думы, он постепенно завоевал полное доверие и поддержку... Будучи по натуре властным, адмирал Григорович добровольно отказался от значительной доли своей власти и провел, в порядке Верховного Управления, проект Морского Генерального Штаба о Начальниках Морских сил. По этому проекту Начальники Морских сил в Балтийском море, в Черном море и командующий сибирской флотилией становились и в мирное время полновластными распорядителями и хозяевами портов, судов и личного состава своего моря. С объявлением мобилизации и войны ничто не менялось: те же чины флота оставались на своих постах, что и в мирное время, и в боевой обстановке все то, к чему готовились в мирных, предшествующих войне, условиях... Подобная организация управления флотом существовала только в Германии и создавалась там одновременно с нашей... »

В своей монографии мы приведем ещё одну оценку И. К. Григоровича, данную ему человеком, посторонним флоту, «даже враждебного по отношению к руководителям Морского Ведомства», бывшего докладчика по делам морского бюджета в Государственной Думе, Н. Савича: «... Морским министром был назначен Адмирал Григорович. Началась новая эра в деле создания Флота... Ещё в качестве товарища Морского министра он прекрасно ориентировался в людях и настроениях Государственной Думы и стремился на свой страх и риск найти пути сближения... Его искренность, большой такт, государственный ум и преданность интересам плавающего флота импонировали депутатам, его ценили и ему верили ... Наиболее важные кредиты, только что вычеркнутые Государственной Думой, были ею восстановлены» (журнал «Возрождение», №1662 от 20-ХII-1929). Адмирал И. К. Григорович имел смелость всегда брать на себя ответственность за решение стоящих перед Морским Ведомством задач. Например, учитывая особую актуальность усиления Черноморского флота, он открывал заказы на строительство кораблей Черноморского флота ещё не существовавшим судостроительным заводам. При этом закладка кораблей осуществлялась параллельно с «закладкой» заводов. Проявлял заботу адмирал И. К. Григорович и о российском коммерческом флоте.

Генерал-адъютант И. К. Григорович был человеком государственного масштаба. Его деятельность часто выходила за рамки Морского Ведомства и оказывала благотворное влияние на многие отрасли государственного управления. Например, ближайшие соратники И. К. Григоровича, адмиралы А. И. Русин (1861–1956) и П. П. Муравьев (1860–1940), в своё время отмечали, что к каждому заседанию Совета Министров Морской министр обстоятельно готовился, требуя нередко справки по общегосударственным вопросам, и всегда в Совете Министров прислушивались к авторитетному голосу И. К. Григоровича по самым разнообразным делам. Поэтому не случайно имя И. К. Григоровича называли в качестве единственного кандидата на пост Председателя Совета Министров Российской Империи. О личных качествах своего начальника адмирал А. И. Русин говорил следующее: «... Во всех случаях И. К. Григорович проявлял удивительную трудоспособность, быстро схватывал и разрешал всякий вопрос без промедления, не боясь ответственности. Много теплоты, сердечности и отзывчивости проявлял И. К. Григорович в делах по Морскому корпусу и по Главному Морскому Штабу, избегая всякого протекционизма. И. К. Григорович руководствовался исключительно справедливостью, своим большим умом и отзывчивым сердцем. Генерал-Адмирал И. К. Григорович был удивительно прост, доступен и всегда с большим вниманием и доброжелательством выслушивал всех посетителей, нередко его осаждавших. Во время войны, чуждый всякой формалистики, канцелярщины, И. К. Григорович очень упростил сношения с целью возможно быстрого удовлетворения нужд боевого флота. Двери И. К. Григоровича были широко открыты во все часы дня и ночи для срочных деловых сношений...»

В статье, посвященной «Памяти Адмирала Ивана Константиновича Григоровича», отмечалось: «Мировая война оказалась тяжким экзаменом для флотов всех воюющих держав. Особенно тяжел был этот экзамен для нашего флота, только что пережившего разгром Русско-японской войны, и для флота самого мощного из наших противников – германского, который только что начал своё существование, не имея за собой никакого прошлого.



Адмирал Флота Советского
Союза С. Г. Горшков

Оба эти флота с честью выдержали тяжкое боевое испытание, и есть что-то непостижимо-общее в трагической судьбе русского и германского флотов. Оба, не будучи побежденными – погибли. Есть что-то и трагически общее в судьбе вождей обоих флотов. Своим развитием, организацией, подготовкой к войне оба флота были обязаны двум славным именам: германский – Адмиралу Тирпицу, русский – Адмиралу Григоровичу. Оба они были мозгом и сердцем своих флотов. Оба они верным инстинктом угадали и вызвали из среды своих помощников и сотрудников – ге-

роев духа, героев войны, своими лихими действиями вписавших страницы славы в деяния их флотов. В германском флоте Тирпицем был выдвинут Адмирал Шеер, в русском – Григоровичем – Адмиралы Эссен и Колчак... Адмирал Григорович перед русским флотом имеет не меньше заслуг, чем Тирпиц перед германским».

Мы гордимся тем, что и наш современник, выдающийся флотоводец Адмирал Флота Советского Союза С. Г. Горшков (1910–1988) заслуживает перед потомками не менее почетной оценки своей деятельности на посту Главнокомандующего ВМФ Великого государства – Союза Советских Социалистических Республик. Труды С. Г. Горшкова по праву входят в образовательные программы военно-морских учебных заведений практически всех стран мира.

Учитывая мировую тенденцию, а особенно темпы развития флота в Германии, Британское правительство в период с 1897 по 1904 годы увеличивает бюджетные средства на содержание флота в 1,6 раза. За этот же период было заложено 28 новых линкоров, причем не скрывалось, что делается это для того, чтобы опередить немцев хотя бы по числу боевых единиц. В самой сути как английской, так и мировой военно-морской стратегии наметились принципиальные перемены, определяемые совершенствованием систем

оружия и изменением технологий кораблестроения. В этих условиях требовался гений, способный возвыситься над повседневностью и, осознав этот факт, готовый решиться на новый подход к теории и практике военно-морского искусства. И этот гений в британском военно-морском флоте обрел свое воплощение в лице адмирала Джона Арбутнота Фишера (1841–1920).



Адмирал Джон Арбутнот Фишер (1841–1920)

Адмирал Д. Фишер отличался исключительной железной волей и своеобразным талантом в прогнозировании политических ситуаций в мире, умением опережать своё время. Адмирал Д. Фишер для Англии был тем же, чем адмирал А. Тирпиц для Германии, хотя проблемы стояли перед ними различные. Адмирал А. Тирпиц создавал нечто никогда прежде не существовавшее, Д. Фишер же посягал на Royal Navy – на легендарный флот Британской империи, освященный вековыми традициями, овеянный славой и ни в малейшей степени не склонный к переменам. А между тем, от этих принципиальных перемен зависело само его дальнейшее существование и развитие. Конечно же, Д. Фишеру было сложнее проводить свою политику в деле модернизации флота.

Адмирал Д. Фишер, который радикально преобразовал Британские ВМС, родился в 1841 году на Цейлоне. В 13 лет Фишер становится кадетом морского корпуса. В двадцать лет Д. Фишер увлекся артиллерией и вскоре достиг такого совершенства в стрельбе из всех новейших орудий, что уже через полгода стал инструктором на трехпалубном «Экселленте» – плавучем артиллерийском училище Британского флота.

На протяжении всей своей службы на флоте адмирал Д. Фишер размышлял о недостатках британского флота, основных упущениях в организации флотской службы, писал научные и популярные статьи по артиллерийскому делу, тактике и морской администрации. В одной из своих работ адмирал Д. Фишер написал такие

пророческие слова: «Я беспрестанно и неустанно думаю о тех вещах на флоте, которые словно просят, чтобы их перевернули вверх дном». Адмирал Д. Фишер, став в 1905 году Первым Морским Лордом, когда ему исполнилось уже 63 года, действительно перевернул «старый» британский флот и создал вместо него самые совершенные и могучие Военно-морские силы в мире. За плечами у адмирала была череда удивительных свершений в развитии ВМС. «Одному Богу известно, если на свете такое, на что он не решился бы, — вспоминает адмирал сэра Р. Кастанс — непредсказуем и дик, как камышовый кот». По мнению многих специалистов, непредсказуемость тактических ходов и неординарных решений адмирала Д. Фишера свидетельствовали о его исключительном умении опережать во взглядах свое время. Адмирал Д. Фишер первым в английском флоте по достоинству оценивал каждое новое техническое решение и первым внедрял его в боевой опыт флота. Например, в 60-е годы XIX века именно Д. Фишер убедил своё начальство принять на вооружение мину с электродетонатором – убедил, несмотря на то, что отношение высших чинов флота к этому изобретению было крайне отрицательным. В первые годы двадцатого века он, руководя обучением гардемарин в Дортмуте и на острове Уайт, требовал, чтобы его подопечные – будущие вахтенные начальники – «не боялись окунуться в масло – то есть, чтобы не понаслышке представляли себе работу в машинном отделении, а не прогуливались по верхней палубе с видом лорда Нельсона, предоставив пачкаться механикам...». У адмирала Д. Фишера был разработан план реформирования ВМС Англии ещё до вступления в должность Первого лорда Адмиралтейства. Этот документ был воплощением здравого смысла. План создания нового флота Англии, по мнению Фишера, предусматривал четыре направления его реформы. Во-первых, введение так называемого «экипажного ядра». Суть предложения адмирала заключалась в том, чтобы на кораблях, состоявших в резерве, должно находиться не менее двух пятых экипажа, чтобы сократить срок подготовки кораблей к «бою и походу». Во-вторых, план предполагал передислокацию сил флота: сокращение их численности в «мирных зонах» вроде Карибского бассейна

или Индийского океана и наращивание сил флота по мере приближения к Британским островам. Это уже геополитические задачи флота. Третий пункт программы предполагал списание всех устаревших кораблей. Четвертый и, пожалуй, основной раздел программы создания нового флота предусматривал обширную судостроительную программу, целью которой являлось введение в строй новых линкоров, крейсеров, эсминцев, подводных лодок. Основные средства флота Д. Фишер предлагал сосредоточить на создании принципиально нового класса кораблей – суперлинкоров, равных которым по габаритам и мощи ещё не было в истории. Известный морской историк Англии Дэвид Ховарт в своей энциклопедии «Великий час океанов» приводит следующие слова талантливого адмирала: «Первейшей обязанностью флота является постоянная готовность нанести удар по врагу, достичь какой возможно лишь путем концентрации сил в кораблях, чья высокая боеспособность не вызывает сомнений». На наш взгляд, эти слова особенно актуальны для ВМФ современной России. Адмирал Д. Фишер ещё до Цусимы начал заменять бесполезные с его точки зрения корабли на современные. На одной из докладных записок, поданных на его имя, адмирал Фишер написал такие слова: «Какое счастье, что мы ещё в прошлом году свернули производство линкоров и броненосных крейсеров. От них было бы не больше пользы, чем от Ноева ковчега». Сразу после уничтожения русского Тихоокеанского флота Первый Морской Лорд Джеки Фишер потребовал срочно и наиболее глубоко проанализировать уроки и итоги Цусимского сражения. В представленном ему меморандуме говорилось: «Если эти выводы сделают для себя и другие морские державы – а это более чем вероятно – то станет ясно, что все ныне существующие линкоры вскоре безнадежно устареют, и наше подавляющее превосходство в судах такого класса потеряет всякий смысл». Именно Д. Фишер, учитывая уроки Цусимы, распорядился заложить корабль, которому суждено было называться «Дредноутом» и который, несомненно, обусловил на долгие годы новую гонку морских вооружений. При создании корабля нового класса адмирал Фишер предложил решить две проблемы. Во-первых, проблему скорости хода корабля. Многие

теоретики того времени считали, что большая скорость хода необходима лишь слабому флоту, чтобы отрываться от противника. В Английских Королевских ВМС исторически сложилось так, что скоростным качествам боевых кораблей всегда уделялось гораздо меньше внимания, чем прочности их корпуса и мощи корабельной артиллерии. Адмирал Д. Фишер, глубоко понимавший, что современные морские технологии диктуют и новую тактику, заявил, что «быстроходность – неперемнное качество современного боевого корабля, ибо так и только так мы сможем сами определять, с какой дистанции открывать огонь».

Вторым проблемным вопросом, по мнению адмирала Д. Фишера, непосредственно связанным со скоростью хода, являлся вопрос вооружения и оружия. Талантливому адмиралу, ученому, Д. А. Фишеру принадлежат следующие слова: «Если мы сможем определять, с какой дистанции открывать огонь, то пойдем и то, какие калибры вводить. А как было раньше? Пытались вести огонь из всех имеющихся на корабле стволов. Не напоминает ли вам это принцип праотца Ноя – «каждой твари по паре»?». Вторым типом кораблей, составляющих основу английского флота, по мнению Д. Фишера, стали тяжелые крейсера. Между тем и дредноут, и крейсер необходимо было защищать от торпедных атак, тем более что в строительстве миноносцев Германия в этот период достигла особенных успехов. Этой защитой предстояло заняться третьему члену предложенной адмиралом Фишером триады – эскадренному миноносцу. Этот корабль, по мнению Фишера, должен был сочетать в себе две функции – уничтожать миноносцы и поражать торпедами дредноуты и крейсера.

Не менее важной заслугой адмирала Д. Фишера является и создание принципиально новой системы подготовки кадров для ВМС Англии. Д. А. Фишер был непреложно убежден в том, что для флота люди имеют ничуть не меньшее значение, чем корабли. Более того, процесс создания корабля гораздо проще по сравнению с воспитанием и подготовкой флотского специалиста. В 1902 году адмирал Фишер занял пост второго морского лорда, отвечающего за обучение и подготовку личного состава, и, хотя пробыл в этой должности менее 1,5 лет, успел провести в жизнь

далеко идущие и широкомасштабные реформы всей системы военно-морского образования. Д. Фишер исходил из того, что прежняя система, когда гардемарины полтора года обучались «на берегу», а затем уходили в плавание, вообще системой военно-морского образования не является. Адмирал Д. Фишер организовал два морских колледжа – в Осборне и в Дартмуте. В Осборне гардемарины в течение 2 лет изучали общеобразовательные дисциплины и основы профессиональных навыков, а затем на 2 года попадали в Дартмут, где уже углубленно овладевали специальными морскими дисциплинами. Одновременно адмирал Д. Фишер занялся и подготовкой матросов. Для этой цели были созданы специальные училища, где рядовые и старшины обучались специальностям комендоров, сигнальщиков и машинистов.

Спуск на воду в 1906 году «Дредноута» послужил началом так называемой «дредноутной лихорадки» в Военно-морских флотах многих стран мира. Он знаменовал собой настоящий прорыв в мировом кораблестроении и, при всей своей новизне, несомненно, был детищем своего времени. Сегодня почему-то именно Д. Фишера считают настоящим творцом «Дредноута». Этот боевой корабль казался многим специалистам олицетворением мощи, и каждая страна, претендующая на звание морской державы, считала своим долгом строительство кораблей данного типа. Например, Франция, примкнув к Англии и Германии к началу Первой мировой войны, построила 4 дредноута, Италия построила два, Россия заложила 4. Японцы за 10 лет построили 3 дредноута, а США на момент вступления в Первую мировую войну располагали 14 такими «суперкораблями». Даже такие страны, как Бразилия и Аргентина, имели в составе своих ВМС корабли данного класса, закупленные за границей.

О государственном мышлении адмирала Ф. Фишера свидетельствует однажды сказанная им фраза, которая актуальна и сегодня: «Кто владеет нефтью, тот правит миром».

Уход адмирала Д. Фишера из Адмиралтейства практически не сказался на гонке морских вооружений. В мире продолжали строить дредноуты и линейные крейсера; корабли становились все громადнее, а темпы их строительства – все стремительнее.

Так, на момент отставки Д. Фишера, к январю 1910 года, Англия имела на вооружении 4 дредноута, 3 были готовы к испытаниям, 6 заложены на верфях. Кроме того, было начато строительство 5 новых линейных крейсеров. На этот момент в составе ВМС Англии уже находилось 3 новых линейных крейсера. Итого, менее чем за пять лет в Британии было предпринято строительство 21 крупного корабля. Это были феноменальные темпы строительства боевых кораблей. На тот же момент времени Германия имела 4 дредноута, готовых к испытаниям, а ещё 9 были заложены. Дополнительно на верфях Германии строились 3 линейных крейсера. Всего за четыре года в Германии предпринято строительство 16 крупных надводных кораблей. Аналогичный подъём переживала и вся национальная промышленность указанных выше государств.

Первая мировая война показала, что этап стремительного строительства дредноутов прошел. За пятьдесят один месяц войны английские дредноуты сражались с немецкими дредноутами всего 50 минут. В исключительно скоротечной Ютландской битве дредноуты причинили друг другу огромные, но не смертельные повреждения. После этого сражения дредноуты больше и не выходили в открытое море.

В 1909 году адмирал Д. Фишер приказывает увеличить калибр орудий на дредноутах. Не менее важным проблемным вопросом, над решением которого работал уже отставной адмирал Д. Фишер, явился переход кораблей на нефтяное топливо вместо угля. Следует отметить, что из всех английских дредноутов, построенных в преддверии Первой мировой войны, только «Куин Элизабет» и другие корабли её класса были самыми совершенными: в них воплотились все усилия конструкторов, направленные на соединение в проекте большой полной скорости хода, огневой мощи, остойчивости и определенного изящества формы.

Со спуском на воду «Дредноута» Великобритания развязала новый виток гонки морских вооружений. Даже такие страны, как Османская империя, Бразилия, Аргентина, Чили, стали строить планы по оснащению своих флотов дредноутами. Великобритания, в соответствии с принципом «двухдержавного стандарта»,

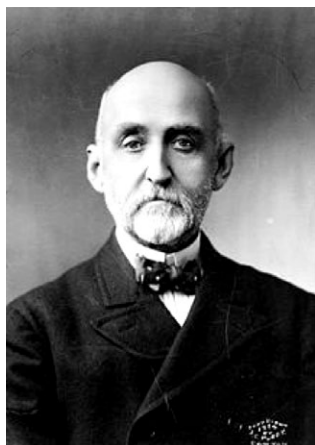
также продолжала увеличение своего флота. В 1911 году Первым Лордом Адмиралтейства стал Уинстон Черчилль (1874–1965). По первоначальным планам, программа 1912 года должна была включать 3 улучшенных линкора типа «Айрон Дьюк» и линейный крейсер. Однако новый Первый Лорд Адмиралтейства со свойственной ему энергией приказал переработать проект под главный калибр 15 дюймов, при том, что проектные работы по созданию таких орудий ещё даже не были завершены.



Линейный корабль «Куин Элизабет

Американским оракулом морского могущества, человеком, который сыграл в создании американского военно-морского флота главную роль, является Альфред Тайер Мэхэн. В книге авторы уже уделили этому адмиралу должное внимание.

Мэхэн Альфред Тайер (1840–1914) — американский военно-морской теоретик, историк, контр-адмирал. Окончил военно-морскую академию, участвовал в Гражданской войне 1861–65 гг. на стороне северян. Президент военно-морского колледжа в Ньюпорте (1886–88, 1892–93). Во время испано-американской войны 1898 года — член Морского комитета по стратегии, участник Гаагской международной конференции (1899). А. Мэхэн оказывал большое влияние на внешнюю политику американских президентов. Опубликовал в 1890 году труд «Влияние морской силы на историю (1660–1783)», где утверждал, что «обладание морем или контроль над ним и пользование им являются теперь и всегда были великим фактором в истории мира». Книга имела огромный успех, выдержала в США и Великобритании 32 издания и была переведена почти на все европейские языки, включая русский (1941, 2002). Труд называли «евангелием британского величия» и «философией морской истории». Ученый опублико-



Адмирал Альфред
Тайер Мэхэн

вал также книги «Влияние морской силы на Французскую революцию и Империю (1793–1812)», «Заинтересованность Америки в морской силе в настоящем и будущем» (1897), «Проблемы Азии и её воздействие на международную политику» и «Морская сила и её отношение к войне». Особыми поклонниками адмирала Мэхена стали кайзер Германии Вильгельм II и военная элита Японии. основополагающие геополитические идеи были изложены в учении о морском могуществе государства.

В своей книге «Влияние морской мощи на ход истории», опубликованной в 1890 году, он писал: «Правильное использование моря и контроль за морскими коммуникациями – это не просто одно из звеньев в цепи товарообмена, обогащающего державу, но её центральное и важнейшее звено». В этом своем знаменитом научном труде А. Т. Мэхэн утверждал принципы, которые в течение столетий были известны англичанам, но он впервые сумел облечь их в такую убедительную форму и так увязать их с международной политикой, что его труд вскоре стал необыкновенно популярен среди государственных деятелей и морских офицеров всего мира.

Кроме этого, в данном труде А. Мэхэн обращает пристальное внимание на все тактически значимые качества каждого типа судна (галер, брандер, миноносцев), пункты сосредоточения кораблей, их боевой порядок. Он перечисляет и анализирует также недостатки в обороне и искусстве управления флотом. В книге цитируются редчайшие документы и карты.

С этого момента и немцы, и англичане ссылались на него, оправдывая свое соперничество в борьбе за владычество на морях. А. Т. Мэхэн был не столько строевым офицером, сколько талантливым теоретиком, предметом научных исследований которого стало воздействие морских сражений на ход истории.

В 1886 году, занимая пост Президента морского колледжа в Нью-порте, он утверждал, что «такой фактор, как контроль над морями, никогда не был оценен в полной мере и использован систематически». Изучая историю Европы и Америки, А. Т. Мэхэн пришел к выводу, что в чью бы пользу ни складывался исход того или иного сражения, победа, в конечном счете, остается за тем, кто владеет морями. Именно мощный флот, а не сильная сухопутная армия – решающий фактор влияния в «отдаленных регионах мира». Мощный флот, состоящий из крупных судов, даже не предпринимая боевых операций, считал Мэхэн, «оказывает бесшумное давление, и чем тише он себя ведет, тем ужаснее оказанное им воздействие». По мнению историков, книга А. Т. Мэхэна была настольной книгой на каждом корабле любой страны мира.

Русско-японская война нанесла тяжелейший удар по морскому могуществу России. После Цусимской катастрофы Император Николай II вынужден был снять с должности главного начальника Флота и Морского Ведомства, своего августейшего дядю, генерал-адмирала Алексея Александровича, далее Император реформировал все военно-морское управление. Морским министром был назначен вице-адмирал А. А. Бирилев (1844–1916). Мы уже отмечали, что в 1906 году Николай Второй учредил Морской Генеральный Штаб во главе с капитаном 1 ранга Л. А. Брусиловым (1857–1909). Однако Морскому министру А. А. Бирилеву и сменившему его вскоре адмиралу И. М. Дикову (1833–1914) в 1907–1909 годах пришлось заниматься в основном наведением на флоте элементарного порядка.

Несмотря на то, что период с 1906 по 1915 годы считается периодом наиболее динамичного развития Императорского флота, отношение к нему со стороны «властных структур» было далеко не однозначным. Особенно негативное отношение к флоту было у представителей Государственной Думы. По этому поводу в своем докладе, посвященном адмиралу А. А. Эбергарду (1856–1919), известный публицист и историк Н. С. Чириков написал такие слова: «... Не взирая на богатый вековой исторический опыт, в начале 20-го столетия русское образованное общество не вполне осознавало государственной необходимости военного флота для нашего

Отечества. Например, член Государственной Думы Стахович сказал как-то, что «флот нужен России так же, как больному барину псовая охота». Причина существования подобных взглядов была видимо, та, что русские люди считали свою державу вполне сухопутной. Хотя тут же следует сказать, что сухопутных держав и держав морских не существует, а есть державы, понимающие значение военно-морской силы, и державы этого значения не понимающие ... » Далее в докладе Н. С. Чириков усиливает свою позицию: «... Но вот все же, несмотря на то, что промышленная и торговая жизнь России зависела на 80 процентов от морского судоходства, не смотря на грозное нарастание в Балтийском море германской морской силы, необеспеченный со стороны моря Петербург и легко подверженная ударам прибалтийская провинция, а в Черном море явно агрессивную на Балканах политику держав тройственного союза и побуждение национально-шовинистической Турции, Государственная Дума в 1909 году не только отказала ассигновать кредиты на флот, но даже выразила сомнение, — нужен ли вообще России флот?»

Назначенный в 1908 году на должность Морского Министра генерал-адъютант адмирал Диков, поставленный подобным сомнением Государственной Думы в совершенно необычное, пожалуй, даже трагикомическое положение, через два столетия после Великого Преобразователя земли русской и создателя Российского Императорского флота Петра I, принужден был начать с буквы «азъ».

На квартире у октябриста Милютина перед многочисленными членами Государственной Думы был устроен ряд докладов, прочитанных морскими офицерами только что созданного Морского Генерального штаба: капитана 2 ранга Римского-Корсакова – «Зачем России нужен флот»; капитана 2 ранга Колчака – «Какой России нужен флот»; — капитана 2 ранга Щеглова – «Программы судостроения»; старшего лейтенанта Смирнова – «Реформы Морского ведомства» и капитана 2 ранга Немитца – «Морской вопрос в России».

Затем состоялись такие же доклады у правых, у Пуришкевича и с кадетами у Милюкова. В итоге, члены Государственной Думы

заявили, что они убедились в необходимости флота для России, но ассигновать кредиты на его постройку не могут, вследствие недоверия к умению Морского Министерства справиться с этой задачей. Таким образом, вопрос государственной обороны посредством применения военно-морских сил попал в тупик, в коем и оставался до 1911 года... »

Действительно, тут вспомнишь слова великого Сократа: «Заговори, чтобы я тебя увидел». И сегодня о состоянии флота, его геополитическом значении, перспективах его развития должны быть организованы постоянные дискуссии, в том числе и дискуссии в различных общественных организациях. Тогда, в самый трудный период возрождения Российского Императорского флота, общественные организации сыграли положительную роль.

В ноябре-декабре 1905 г. в Законодательную часть Главного морского штаба (ГМШ) поступили учредительные документы «Общества офицеров флота» в Кронштадте, «Либавского общества ревнителей морских знаний» и «Общества младших офицеров флота» (впоследствии «Санкт-Петербургский военно-морской кружок»). Тогда же в Санкт-Петербурге были созданы «Лига обновления флотом» и «Российский морской союз».

Главными целями деятельности организации «Лига обновления флота» и «Российский морской союз» являлись «распространения во всех слоях населения Империи сознания необходимости обладания военным флотом». Эти организации отличались своим социальным составом. Если «Лига обновления флота», выросшая из IV (военного и морского) отдела Императорского Русского Технического Общества, опиралась в основном на офицеров Императорского флота и круги, связанные с Государственной думой, то «Российский морской союз» носил более аристократический и монархический характер (среди его учредителей были великие князья Михаил Александрович и Александр Михайлович, флаг-капитан Николая II адмирал К. Д. Нилов, морской министр А. А. Бирилев и другие высокопоставленные морские чины). В целом, офицеры Российского Императорского военно-морского флота составляли лишь часть членов этих организаций, носивших, в целом, смешанный характер. Однако всех членов этих организа-



Адмирал А. А. Эбергард
(1856–1919)

ций объединяло одно – преданность и любовь к Императорскому флоту.

В целом, деятельность общественных организаций офицеров Российского Императорского военно-морского флота в начале XX века, таких как «Санкт-Петербургский военно-морской кружок», «Российский Морской Союз», «Лига Обновления Флота», «Либавское общество ревнителей морских знаний» и «Общество офицеров флота» в Кронштадте, во многом способствовала быстрому восстановлению боеспособности военно-морских сил в период 1905–1914 гг. Данный опыт является и на сегодняшний день весьма актуальным.

Талантливый русский адмирал А. А. Эбергард (1856–1919) в 1879 году окончил Морское училище. В 1899–1901 годах командовал канонерской лодкой «Манджур» и крейсером «Адмирал Нахимов». В Русско-японскую войну являлся флаг-капитаном штаба начальника эскадры Тихого океана и заместника на Дальнем Востоке. Участник обороны Порт-Артура. С 1908 года – начальник Морского Генерального штаба. С 1911 года и в Первую мировую войну командовал Черноморским флотом. С 1916 года – член Государственного Совета, с 1917 года – Адмиралтейств Совета.

Определенный вклад в восстановление отечественного флота внес и Морской министр адмирал С. А. Воеводский. Однако среди специалистов имеют место весьма противоположные точки зрения в оценке его деятельности, чаще всего деятельность Морского Министра С. А. Воеводского аналитики и историки оценивают отрицательно.

Учитывая определенное сходство сегодняшнего состояния Военно-морского флота современной России с состоянием Российского Императорского флота после Цусимы, обратимся к анализу идей, положенных в основу возрождения русского флота после войны 1904–1905 годов. После Русско-японской войны кора-

бельный состав Военно-морского флота России практически перестал существовать. Прогрессивному, образованному офицерскому составу флота было понятно, что главной причиной наших поражений на море было отсутствие планомерности в подготовке и ведении войны, а также несоответствие развития вооруженных сил и в первую очередь Военно-морского флота военнополитическим задачам и стратегии внешней политики государства. В 1906 году молодой лейтенант флота А. Н. Щеглов, пользуясь архивами Главного Морского штаба, разработал записку «Значение и работа штаба по опыту Русско-японской войны». В этой записке, в частности, было показано, что хотя Россия израсходовала на флот денежных средств в два раза больше, чем Япония, в течение десятилетия, предшествовавшего войне, однако на предполагаемом театре войны морские силы России были значительно слабее японских. Кроме этого, в записке обращалось особое внимание на то, что в России вообще не существовало плана войны на море «и даже не было в составе Морского Министерства авторитетного учреждения, занимавшегося разработкой планов войны и вопросами подготовки к ней. Учитывая это, А. Н. Щеглов разработал проект учреждения Морского Генерального Штаба как самостоятельного центрального учреждения Морского Ведомства». По его мнению, область деятельности данного учреждения должна была охватывать идеологическую сторону работы Морского Ведомства в вопросах развития флота и подготовки его к войне.

Лейтенант А. Н. Щеглов представил свою записку Морскому министру, адмиралу А. А. Бирилеву, который, к сожалению, оставил её практически без внимания. Через определенное время записка лейтенанта А. Н. Щеглова была представлена контр-адмиралу графу А. Ф. Гейдену, состоящему в должности Начальника Морской Походной Канцелярии при Государе Императоре. После прочтения, содержание записки было доложено Его Величеству. В результате Император «дал рескрипт на имя Морского министра с повелением создать Морской Генеральный Штаб». Новое учреждение было вскоре создано. Начальником Генерального Морского Штаба был назначен капитан 1 ранга Л. А. Брусилов, его помощником – капитан 2 ранга А. В. Шталь, Начальни-

ком Балтийского Оперативного отдела – лейтенант А. В. Щеглов, Черноморского – капитан 2 ранга М. И. Каськов, Тихоокеанского – капитан 2 ранга Римский-Корсаков, организационно-тактического (Русской статистики) – лейтенант А. В. Колчак, Иностранного статистического – капитан 2 ранга Кербер. Основным в деятельности Генерального Морского Штаба, по единодушному мнению руководства Императорского флота, было обоснование военно-политических задач, которые должны были быть приняты в основу формирования планов войны (фактически планов развертывания флотов для проведения морских операций) на море и перспективных планов развития флота. Выбор военно-политических задач определялся на основании анализа мировой политической обстановки. Военно-политическую обстановку того времени определяли две основные политические группировки держав – Тройственный союз между Германией, Австро-Венгрией и Италией, к которому также присоединилась в 1883 году Румыния, и Франко-Русский союз, заключенный в 1892 году. Национальные интересы России сталкивались с интересами Тройственного союза в стремлении Германии и Австрии захватить главенствующую роль на Балканском полуострове и в Турции. Несомненно, Россия видела в этом угрозу своим жизненным интересам на Черном море, через которое осуществлялось более 60% вывоза промышленной продукции и других товаров за границу. Россию и Англию разделяло историческое соперничество в Средней Азии и наше распространение на Дальнем Востоке затрагивало интересы Англии в Китае. В это время в своих судостроительных программах Англия руководствовалась принципом: «Two power Standard» – иметь флот, превосходящий по силе флоты двух сильнейших морских держав – Франции и России.

Намерения Германии в создании своего национального Военно-морского флота были определены в «предисловии к её морскому закону: «Германия должна иметь боевой флот такой силы, чтобы война с ней, даже для наиболее могущественного морского противника вызывала риск потери его морского превосходства. Для достижения этой цели не является совершенно необходимым, чтобы германский флот был также силен, как флот сильнейшей морской державы, так

как никакая великая морская держава не будет в состоянии сосредоточить против Германии все свои силы. Даже если бы противнику удалось сосредоточить против Германии превосходные силы, то поражение германского флота настолько ослабило бы врага, что, несмотря на достигнутую победу, его господство на море не было бы обеспечено в достаточной степени. Для достижения этой цели, т. е. для защиты нашей торговли и колоний, и для обеспечения мира, достойного Германии, сообразно с силой великих морских держав иметь флот, состоящий из двух двойных эскадр линейных кораблей, с необходимым числом крейсеров, миноносцев и т. п.». По закону, принятому Рейхстагом Германии 14 июня 1900 года, германский флот должен состоять из двух двойных эскадр, каждая из которых включала в свой состав флагманский линейный корабль и две эскадры по 8 линейных кораблей, 4 больших и 16 малых крейсеров, а также 16 дивизионов эскадренных миноносцев по 6 кораблей в каждом дивизионе (всего 94 эскадренных миноносцев). Кроме того, 10 больших и 10 малых крейсеров для «заграничной службы» и «материальный резерв» в составе 4 линейных кораблей, 2 больших и 4 малых крейсеров. Всего по принятому закону в состав германского флота должно было входить 38 линейных кораблей, 16 больших и 30 малых крейсеров и 96 эскадренных миноносцев.

Результатом намерения Германии состязаться в морском могуществе с Англией явились шаги последней к сближению с Францией, а затем и с Россией. Это, несомненно, очередной пример влияния военного флота на геополитику.

Состояние Российского Императорского флота на тот момент времени не отвечало требованиям равной безопасности всех членов союза. Однако для разработки «планомерной программы развития морских сил необходимо было установить задачи флота в согласии с общим планом обороны государства». Как основное правило Морским Генеральным Штабом было принято следующее положение: «Всякая затрата средств на флот, не истекающая из общего плана обороны, согласованного с военно-политическими задачами государства и сухопутным Генеральным Штабом, является бесцельной и лишает флот средств, могущих быть необходимыми для его целесообразного и планомерного



Вице-адмирал А. В. Колчак
(1874–1920)

развития... » Это положение должно быть и сегодня определяющим при строительстве кораблей ВМФ.

Учитывая состояние флотов того времени, перед ними были поставлены следующие задачи: «На Балтийском море оборонить побережье от высадки неприятельского десанта восточнее меридиана острова Гогланд, по крайней мере, в течение первого месяца мобилизации нашей армии, а в дальнейшем развитии флота стремиться к выносу обороны Финского залива к его устью.

На Черном море – обеспечить наши берега от действий турецкого и румынского флотов; на Дальнем Востоке, по мере возможности, содействовать имеемыми силами обороне залива Петра Великого и Владивостокской крепости... » Эти задачи были Высочайше утверждены Государем Императором. Постановка этих задач перед Императорским флотом давала возможность Морскому Генеральному Штабу приступить к разработке оперативного плана с учетом имеемых в наличии фактических сил, а также плана развития российских морских сил. Более того, исходя из оперативного плана, можно было определить организацию флота.

В соответствии с задачами, поставленными флотам, Морской Генеральный Штаб разработал «варианты планов их основных операций». Далее на основании планов операций определялась организация флота. Например, была определена следующая организационная структура Балтийского флота: «... Бригада линейных кораблей, в которую входили все имеемые линейные корабли, 1-ая бригада крейсеров (в неё вошли наиболее современные крейсера), 2-ая бригада крейсеров, 1-ая минная дивизия, состоящая из 40 новых эскадренных миноносцев для действия в линейном флоте, 2-ая минная дивизия (36 более старых миноносцев) для действий в шхерах, бригада подводных лодок и отряд минных заградителей».

«Тактическая организация» флота была разработана под руководством А. В. Колчака.

А. В. Колчак предложил теоретический состав эскадры, способной проводить самостоятельную деятельность на море. Например, применительно к Балтийскому флоту предложен следующий состав эскадры: «... Дивизия линейных кораблей, состоящая из двух бригад по 4 корабля в каждой бригаде, дивизия линейных крейсеров, дивизия легких крейсеров и дивизия эскадренных миноносцев, состоящая из 4 дивизионов каждая». Следует подчеркнуть, что разработанная организация флота была утверждена законодательным порядком в виде «Положения о составе и подразделении флота». Согласованный «План большой войны» был положен в основу развития отечественных морских сил. При обсуждении перспектив развития Российского Императорского Флота рассматривались несколько точек зрения. Например, по мнению отдельных специалистов, лучшим решением вопроса обороны нашего побережья на Балтийском море явился бы бой (сражение) в открытом море с неприятельским флотом. Для этого необходимо было бы создать флот, равный германскому флоту. Это нам было тогда не под силу. Государство не могло «вынести подобной финансовой тяжести. Кроме того, наши судостроительные заводы не были достаточно развиты, чтобы справиться с постройкой такого мощного флота». В своей статье «Краткий обзор оперативных идей, положенных в основу организации и подготовки русского флота к войне в период 1906–1914 года», опубликованной в «Зарубежном Морском Сборнике № 7–8, 1929 года, профессор контр-адмирал М. Смирнов пишет: «После тщательного обсуждения вопроса в Морском Генеральном Штабе были приняты следующие основные положения:

а) Какова бы ни была обстановка на море, даже при ограниченной задаче, в состав флота должны входить корабли всех основных типов, соответственно тактическим требованиям. Задачи флота могут быть оборонительными, но флот, по своему составу, не может быть оборонительным, например, состоящим только из миноносцев и подводных лодок, так как такой флот по своей сущности будет обречен на неуспешные действия, имея

противником морскую силу, состоящую из всех основных типов кораблей, в соответствии с требованиями морской тактики;

б) Необходимо создавать флот в такой последовательности, чтобы он в каждой стадии своего развития мог, в случае войны, выполнить определенную оперативную задачу, соответственно с общим планом войны для сухопутных и морских вооруженных сил, т. е. чтобы война не застала флот неподготовленным для выполнения той задачи, которая от него требуется планом войны. Другими словами – расширять задачу следуя за ростом флота...». Удивительно, как такой подход актуален и для современной России.

Окончательно для решения поставленных перед Балтийским флотом задач намечалось его создать в следующем составе: «... Две эскадры, включающих 16 линейных кораблей, 8 линейных крейсеров, 16 легких крейсеров, 72 эскадренных миноносца, отдельную дивизию эскадренных миноносцев и 36 подводных лодок».

Аналогично решался вопрос о создании Российского Черноморского флота («Зарубежный Морской Сборник» №7–8, 1929 год, стр. 69–70). В основу «плана большой войны на Черном море Морским Генеральным Штабом была принята задача – готовиться к завладению Босфором и Дарданеллами при благоприятной политической обстановке, в ближайшее же время развивать морские силы для активной блокады Босфора. В соответствии с этим, на Черном море было предложено создание одной эскадры полного состава, т. е. 8 линейных кораблей, 4 линейных крейсера, 8 легких крейсеров, 36 эскадренных миноносцев, 20 подводных лодок». Вопрос о Черноморских проливах всегда был и продолжает оставаться наиболее стратегически важным в государственной морской политике России. Не случайно решение так называемого вопроса о проливах являлось для Российской Империи основной целью Первой мировой войны. История свидетельствует, что Россия всегда была и, учитывая современное состояние отечественной экономики, ещё длительное время будет страной, благосостояние которой зиждется на экспорте всякого рода сырья, составляющего её основное национальное богатство. Принимая во внимание, что себестоимость добычи сырья во всех странах более или менее оди-

накова, возможность его сбыта на внешних рынках в основном зависит от дешевизны его подвоза. Морские пути сообщения были и всегда будут значительно дешевле сухопутных. Кроме того, морские сообщения связывают Россию практически со всеми странами мира. Все это в очередной раз с исчерпывающей ясностью показывает, что благосостояние России, основанное на реализации её природных национальных богатств, находится в прямой зависимости от возможности использования морских сообщений для её внешней торговли. И действительно, с той поры, как Петр Великий открыл для России доступ к морю, её культурно-экономическое развитие и накопление национального достояния «двинулось вперед гигантскими шагами». Перед Первой мировой войной, когда Черноморский экспорт занял доминирующее положение в морском товарообороте России, «закончился северо-западный период её экономического развития, и Россия вступила в фазу полного расцвета Черноморского или юго-западного периода своей экономической жизни». В серии статей, опубликованных в Зарубежных Морских Сборниках в 1929 году под названием «Русская морская проблема», бывший профессор Николаевской Морской академии А. Бубнов вопросу Черноморских проливов уделяет особое значение. В частности, в сборнике №3 1929 года на стр. 50–70 профессор А. Бубнов пишет: «Обеспечение же Черноморских путей сообщения состоит в решении вопроса о проливах, ибо все главные морские пути, связывающие многочисленные порты Черного моря с бассейном Средиземного моря и далее со всей водной поверхностью земного шара, проходят через проливы Босфор и Дарданеллы, которые находятся в чужих руках... Закрытие этих проливов, которое, благодаря благоприятным военно-географическим условиям, достигается с чрезвычайной легкостью даже при наличии у противника ничтожных военно-морских сил, — самым тяжелым образом немедленно отражается на экономической жизни России... Между тем, если до Великой войны международно-правовое положение проливов представляло собой постоянную угрозу жизненным интересам России и ложилось тяжелым бременем на чашу весов её внешней политики, то в настоящее время международно-правовое положение проливов, в той форме, в какую оно вылилось на Лозаннской конференции

1922 года, представляет собой для России прямую политико-экономическую катастрофу, последствия которой могут быть весьма тяжелые и непредвиденные... При нейтрализации же проливов двери в Черное море, — к центру жизненных интересов России, — во всякое время и для всякого настезь открыты... Вследствие этого нейтрализация проливов вызывает в первую очередь необходимость для России громадных затрат в целях создания значительного флота и укрепления берегов Черного моря; без этого во время всякой войны жизненные центры России окажутся под непосредственным ударом противника, а в мирное время Россия лишается свободы в своей внешней политике и принуждена повиноваться чужим желаниям, имея обнаженной смертельно уязвимую Ахиллесову пятую... Суммируя все изложенное выше, мы неминуемо приходим к следующим заключениям:

- Черноморские пути имеют для политико-экономического развития и самого существования России значение первостепенной государственно-национальной важности, как следствие того, что они дают возможность широко использовать её главные национальные богатства, к этому морю тяготеющие, так и вследствие того, что, воспользовавшись ими, любой её противник может проникнуть в сердце её жизненных интересов и тем самым оказывать на её политику решающее военное давление;
- Черноморские морские пути имеют не только для России, но и для всего Славянства громадное значение, ибо на них лежит решение великой проблемы всеславянского объединения;
- Принятое на Лозаннской конференции решение об интернационализации проливов и последовавшие затем военно-политические мероприятия Англии и других держав против Черноморских морских путей являются в их совокупности самой грозной и чреватой неисчислимыми последствиями катастрофой, которую Россия претерпела, как следствие её престижа... ».

Принимая во внимание жизненную важность Черноморских проливов, а теперь ещё и утраченных исконно русских портов Черного моря, в первую очередь Севастополя, для будущего Вели-

кой России, эта проблема должна быть в основе Русской морской доктрины. Она должна дать начало идейной традиции, в которой следует воспитывать грядущие поколения морских офицеров и, которой должны всецело проникнуться будущие руководители и политики России. А с ними вместе и все те мыслящие русские люди, которым дорого величие и сила их Родины.

В заключение серии статей профессор А. Бубнов отмечает: «История всех народов от древнейших времен и до наших дней с неопровержимой ясностью показывает, что величие и мощь всех без исключения государств – больших и малых, континентальных и прибрежных, земледельческих и промышленных, – непосредственно и тесно зависит от той степени, в которой им удалось разрешить их морские проблемы...». Это по сути и есть свидетельство взаимосвязи военного флота с геополитикой.

К сожалению, на Дальнем Востоке не предполагалось развивать военно-морской флот, а только «поддерживать и обновлять, имеемые силы».

Для нас особенно важно помнить, что Морской Генеральный Штаб ещё к 1906 году изложил программу развития морских сил, с приложением сроков закладки и готовности судов. Морской Министр, «не дожидаясь утверждения полной программы судостроения, начал строить 4 линейных корабля типа «Дредноут» для Балтийского флота».

Как было отмечено выше, в 1908 году вновь назначенный Морской министр, генерал-адъютант, адмирал И. М. Диков сделал первые шаги для «уяснения членами Государственной Думы вопроса о необходимости постройки флота».

Мы повторим мысль, уже высказанную в монографии, что только с назначением Морским министром И. К. Григоровича, «опасное положение быстро и радикально изменилось, отношение с Государственной Думой наладилось, была произведена реформа судостроительных заводов и всех отделов Министерства. Первейшей и срочной задачей новый Морской министр поставил себе закладку и постройку на заводах в Черном море трех мощных, современных линейных корабля-дредноута. Однако вследствие упущенного времени, эти корабли предполагались к готовности лишь в 1915 году, т. е. на год позже турецких и, таким об-



П. А. Столыпин



Адмирал А. И. Русин
(1861–1956)

разом, 1914 и первая половина 1915 года становились для России на Черном море критическими...». Первым и важнейшим документом, утвержденным И. К. Григоровичем, было «Положение о Командующих Морскими Силами». Много энергии для восстановления Российского Императорского флота и обеспечения его боевой готовности, кроме И. К. Григоровича, затратили Председатель Совета Министров П. А. Столыпин (1862–1911), адмиралы Л. А. Брусилов (1857–1909), А. А. Ливен (1860–1914), А. И. Русин, А. А. Эбергард, Г. Ф. Цывинский (1855–1938).

Председателю Совета Министров П. А. Столыпину Российский Императорский флот обязан своим возрождением после Русско-японской войны. Никогда далее в истории нашего государства руководители правительства не относились так к военному флоту, его проблемам и задачам. Отношение П. А. Столыпина к Российскому Императорскому флоту — яркий пример для подражания.

Адмирал А. И. Русин (1861–1956) — выдающийся русский флотоводец. После окончания Морского училища в 1881 году А. И. Русин участвовал в ряде длительных походов. Закончил Николаевскую Морскую академию и Офицерский Артиллерийский класс. Еще молодым офицером А. И. Русин обратил на себя внимание высшего командования и в период, предшествовавший Русско-японской войне, был произведен в штаб-офицеры и, в 1899 году назначен Морским агентом в Японию. Его донесения о военных приготовлениях Японии, предсказавшие с точностью до дня момент начала войны, выдвинули его на ди-

пломатическую деятельность как участника Мирной конференции в Портсмуте. А. И. Русин принимал самое активное участие в возрождении Русского Императорского флота. В 1907 году А. И. Русин назначается помощником Начальника Главного Морского штаба. Именно он разработал предложения по реформированию порядка и программ учебных заведений Морского Ведомства. В 1908 году А. И. Русин был назначен Директором Морского Корпуса и Начальником Николаевской Морской Академии. В Морском Корпусе А. И. Русин провел в жизнь ряд реформ, как учебных программ, так и физического и строевого обучения воспитанников. В Николаевской Морской Академии А. И. Русин создал Военно-морской отдел, соответствовавший Академии Генерального Штаба в Армии.

Административно-государственная деятельность А. И. Русина началась в 1913 году, после назначения его Начальником Главного Морского Штаба, а затем и Начальником Морского Генерального Штаба. Под руководством А. И. Русина были разработаны планы военных действий на Балтийском и Черном морях. После принятия Государем командования Вооруженными силами России А. И. Русин был назначен Начальником Походного Морского Штаба в ставке Государя и руководил операциями русского флота во всех морях. В 1916 году А. И. Русин был произведен в полные адмиралы – «редкая в анналах флота честь для 55-летнего офицера». В эмиграции А. И. Русин был избран председателем «Всезарубежного Объединения Морских организаций». Память о последнем адмирале Российского Императорского флота А. И. Русине до настоящего времени сохраняется в сердцах русских морских офицеров. В истории Российского Императорского флота и Российской Империи, деятельность адмирала А. И. Русина как образованнейшего моряка и блестящего государственного деятеля занимает особое место.

Мы отмечаем, что в деле воссоздания Российского Императорского флота после Русско-японской войны несомненная роль принадлежит созданной в ноябре-декабре 1905 года «Лиги Обновления Флота». Следует отметить, что аналогичные общественные организации были созданы в Италии, Испании, Франции, Англии, Германии.

Инициаторами создания «Лиги Обновления Флота» являются члены Военного и Морского IV Отдела Императорского Русского Технического Общества. Предложение о создании такой общественной организации было сформулировано ими 8 ноября 1905 года. 20 декабря 1905 года Собрание представителей избрало временный состав должностных лиц «Лиги...» После данного собрания для общественного обсуждения публикуется Устав «Лиги...» Устав «Лиги Обновления Флота» был утвержден Санкт-Петербургским Градоначальником и введен в действие 22 августа 1906 года. Порядок работы «Лиги Обновления Флота» и все документы, регламентирующие её деятельность, были приняты на общем собрании 19 сентября 1906 года. Первым Председателем общественной организации был избран Н. Н. Беклемишев, его заместителем стал А. И. Одинцов, казначеем В. М. Катышев.

В обращении к «Гражданам Земли Русской» члены «Лиги Обновления Флота», в частности, писали: «России необходим сильный военный флот, горький опыт учит, что защитить свои берега без флота невозможно, а между тем, военного флота у нас почти нет, а потому он должен быть вновь создан. Также и наш торговый флот, в сравнении с оборотами русской торговли, крайне недостаточен, вследствие чего мы ежегодно переплачиваем большие суммы иностранцам, перевозящим наши товары и пассажиров на своих судах... Суда за границей не всегда и купишь, да и не выгодно платить за них большие деньги, а для починки кораблей все равно нужны, обязательно, свои приспособления – доки и мастерские. Нельзя же во время войны отправлять чиниться наши корабли за границу. Устраивать все это нужно дома, будет и прибыльнее: деньги останутся в государстве, да и своя промышленность с торговлей разовьются, в чем ни у кого не может быть сомнения, так что постройка флота дома, у себя своими средствами, в интересах каждого, должна быть целью всего русского народа, а создание флота будет охранною и толчком для развития отечественной промышленности и торговли. Поэтому кто же, как не промышленники, заводчики и торговые люди должны явиться передовыми в этом деле? Без них не обойтись, — вопрос только во времени, — когда к ним придет это сознание; чем раньше встрепе-

нутя они, тем скорее дело двинется вперед. Но чтобы это было, мало одного сочувствия нескольких лиц, нужно глубокое сознание всего народа в необходимости создания флота на своих верфях и заводах, своими рабочими, из своих материалов. Но флот состоит не из одних кораблей и судов: нужна и отличная, знающая команда. Корабли ещё можно заказать у соседей, а команду не закажешь: готовь сам из своих сынов, приготавливая их с юношеских лет к морской службе, службе тяжелой, в которую нужно втянуться, полюбить её, а это только и возможно с юных лет... »

В 1912 году была разработана и утверждена «Малая судостроительная программа» и «Большая судостроительная программа». Разработка «Большой судостроительной программы» была завершена в 1914 году, однако в жизнь она не была проведена вследствие начала Первой мировой войны. «Большую... » программу предполагалось закончить к 1930 году. Предполагалось также установить в России законодательным порядком «автоматическую» замену военных судов новыми через следующие сроки со времени их закладки: для линейных кораблей и крейсеров – 22 года, для легких крейсеров – 18 лет, для эскадренных миноносцев – 17 лет и для подводных лодок – 14 лет.

Параллельно с разработкой программы строительства кораблей был разработан продуманный план подготовки личного состава.

Таким образом, со времени вступления в должность Морского министра И. К. Григоровича началась новая эра деятельности Морского Ведомства, которое, по мнению современников, стало самым образцовым Ведомством Российского Правительства. Все мероприятия и вся деятельность Морского Ведомства были направлены для подготовки флота к войне.

Такова краткая история деятельности Российского Императорского флота в различные периоды существования Великой России.

Незадолго до Русско-японской войны в русском флоте появился адмирал, который практически совершил революцию в теории военно-морского искусства и тактике применительно к новым паровым броненосным кораблям и новым видам и типам оружия. Этим выдающимся адмиралом был С. О. Макаров (1848–1904).



Вице-адмирал
С. О. Макаров (1848–1904)

Перед войной вице-адмирал С. О. Макаров изложил в широкой печати свои мысли о влиянии современной техники, оружия, вооружения на военно-морскую идеологию и предложил к рассмотрению практические методы боевого применения современных кораблей, эскадр, флотов. Например, большой популярностью среди офицеров флота пользовались его «Рассуждения по вопросам морской тактики». Профессор контр-адмирал А. Бубнов в одном из своих трудов, обращаясь к памяти С. О. Макарова, писал: «К великому несчастью России, ему дано было лишь очень короткий срок быть во главе русских морских сил во время войны с Японией, чтобы он смог применить свои мысли в командовании флотом и развернуть всю ширь свой выдающийся талант и дар флотоводца. И можно утверждать, что если бы он не погиб в самом начале, а флот остался под его руководством, то исход этой войны был бы для России совсем иным». Вершиной творческой деятельности С. О. Макарова стал его знаменитый приказ от 4 марта 1904 года № 21. Этот приказ, по сути, является планом операции. Он содержит в совершенно ясной форме все элементы современной тактики ведения боя. Например, в этом приказе он предписывает сосредоточение сил против части противника путем охвата головы или хвоста его строя. Далее подробно ставится задача крейсерам, эскадренным миноносцам. В конце приказа однозначно указывается, что полная победа достигается только полным уничтожением неприятельского флота, и что поэтому не следует довольствоваться тем, чтобы вывести у него из строя лишь несколько кораблей, а должно стремиться к потоплению всех его кораблей. Идеи С. О. Макарова были заложены в основание воссоздания русского флота после Цусимы и с честью эти идеи выдержали проверку историей.

Академик А. Н. Крылов так писал об адмирале С. О. Макарове: «... Адмирал Степан Осипович Макаров вошёл в историю рус-

ского флота не только как замечательный флотоводец, но и как выдающийся теоретик военно-морского дела, написавший более пятидесяти научных работ по вопросам кораблестроения и океанологии».

Попытаемся на примере службы вице-адмирала С. О. Макарова проследить отношение на российском флоте к так называемой военной науке. Сделав такой анализ, мы в значительной степени поймем природу «взлетов и падений отечественного военно-морского искусства».

31 марта (13 апреля) 1904 года броненосец «Петропавловск» затонул, унося с собой в пучину «вождя, на которого с упованием взирал не только флот, но и вся Россия».

Кто и сегодня не помнит вице-адмирала С. О. Макарова, его светлого облика, явившего собой пример многим поколениям моряков, разве не его мысли легли в основу создания мощного Императорского флота перед Первой мировой войной, а затем ВМФ молодого государства СССР?

Вице-адмирал С. О. Макаров был одновременно выдающимся ученым, педагогом, флотоводцем. С его именем гидрографы связывают свои самые выдающиеся открытия, полярники обязаны ему организацией и обеспечением возможности освоения Северного Ледовитого океана, корабелы строят корабли с учетом его понятий живучести и непотопляемости.

Все же для Военно-морского флота С. О. Макаров, на наш взгляд, был, в первую очередь, исключительно талантливым флотоводцем, постоянно призывающим нас помнить о военной науке, о войне, об этом наивысшем экзамене всех ратных трудов в мирное время.

Н. Л. Кладов в своей знаменитой речи, посвященной памяти С. О. Макарова, сказал следующие слова: «Значит, наука в области войны создается несколько не так, чем в других областях. Там гении и таланты сами и творят, и обрабатывают, и излагают результаты своего творчества, и уже в готовом виде отдают его на пользование массы. В области же войны таланты далеко не всегда излагают сами и объясняют творчество, а подбирают проявление этого творчества, анализируют его и систематизируют – дру-

гие. Наполеон творил, — а Жомини анализировал и формулировал результаты его творчества.

Отличие и признак таланта — целесообразное творчество, часто совершенно инстинктивное, творчество «Божьей милостью». Все наличие военных талантов,... в том и состояло, что их такт — заставлял их постигать инстинктивно, — что именно в каждый момент надо сделать, и так они поступали. От них нельзя требовать, — да и не следует, — анализа и объяснения их творчества, научного обоснования этого творчества — как от их исследователей. Если все это имеется в той или иной мере налицо, это увеличивает ценность таланта, как увеличивает шлифовка ценность драгоценного камня...

Итак, в военную науку военные таланты делают вклады в виде своего творчества, а остальные — в виде исследования творчества талантов... С. О. Макаров принадлежал к числу тех, которые дали военной науке и то, и другое. Он в высшей степени отличался оригинальным, самостоятельным, и вместе с тем, целесообразным творчеством во всякой области, с которой он соприкасался, и, кроме того, он оставил после себя несколько печатных трудов, в которых попытался обосновать и формулировать свои взгляды... »

Истоки таланта С. О. Макарова лежат в области отличительных черт его многогранного характера. В любом деле он в первую очередь постигал его сущность, в силу природной интуиции и исключительно развитого здравого смысла. Постигнув сущность явления, выводы он делал только с точки зрения этой сущности.

Его творческое вдохновение влекло к основной мысли любого сущего — «каким оно должно быть», «в чем его недостатки», «как их немедленно устранить», «чем заменить неудобное и неверное» — и все это, опять-таки, с точки зрения «постигнутой им самим же сущности».

При таком подходе в творчестве, С. О. Макаров часто опережал свое время, «смотрел поверх голов своих современников, а это требовало от него разработки аппарата доказательства, убеждения, аргументов, публичных выступлений с лекциями.

Однако публицистическая деятельность С. О. Макарова для него все же была не основной. Н. Кладо пишет: «Он любил учить не рассказом, а показом». К сожалению, это был не всегда лучший вариант. Практики боевой деятельности флотов в то время практически не было.

Какова же была обстановка в российском флоте с военной наукой, в которой развивался военный талант С. О. Макарова? Что явилось предметом особых размышлений его личности?

Обратимся в очередной раз к знаменитой речи Н. Кладо (Зарубежный морской сборник, № 4–5, 1929. Пильзень): «... Его биограф (биограф С. О. Макарова – от авторов), его друг, блестящий офицер и ученый, человек одного с ним поколения, – барон Ф. Ф. Врангель, – говорит про себя: «Я всей душой предавался своему ремеслу, изучал его и напрягал все силы, чтобы на корабле, на котором служу, все было в высшей степени совершенства, готов был рисковать жизнью, чтобы обеспечить удачу какого-нибудь маневра или учения, но я не помню, чтобы я когда-нибудь задумался о том, как вести морской бой».

Фердинанд Фердинандович Врангель (1844–1919) был близким другом и биографом С. О. Макарова. Написанная им двухтомная биография Макарова, изданная Главным морским штабом в 1911–1913 гг., является по обилию фактического материала наиболее капитальным из трудов о Макарове.

Прошло 25 лет, Ф. Ф. Врангель сам уже адмирал, и про своего прямого начальника пишет примерно такие же слова: «С. П. Тыртов был, бесспорно, одним из лучших наших адмиралов. Он в свое время был выдающимся старшим офицером, был лихим командиром, отлично умел держать порядок, бодрый дух и усердие на эскадрах, которыми командовал, но он, как и большинство его современников, вероятно, не ставил себе серьезного вопроса: как вести морской бой? Эта единственная задача, для которой существу-



Фердинанд Фердинандович
Врангель (1844–1919)

ет флот, упускалась в ту эпоху из вида ради тысячи технических мелочей, которые, в сущности, имеют цену постольку, поскольку способствуют успеху морского боя».

Именно эта мысль, «как вести морской бой», и волновала всю жизнь вице-адмирала С. О. Макарова. Над ней он работал до последней минуты своей жизни.

Примерно в этот период времени в Кронштадте была прочитана лекция на тему: «Об основах морской тактики как науки». Далее процитируем Н. Кладо: «... Один из образованнейших строевых адмиралов печатно и от лица многих дал резкий отпор такой, по его мнению, ереси. Вот, что он написал в редакцию Морской газеты: «До сих пор неизвестно было, чтобы такая наука существовала. Никаких трактатов, ни иных сочинений об этом не было, кажется, за все время существования флотов». И, что удивительно, ни один голос во всем флоте не поднялся против такого заявления. И сегодня Главнокомандующий ВМФ Адмирал В. В. Чирков обратился к флотской общественности по вопросам облика кораблей будущего, какой флот нужен современной России, о роли и месте флота в общих политических структурах государства, о тактике и стратегии будущего флота. В ответ по-прежнему тишина, или появляются не достаточно продуманные предложения по «реформированию военноморского образования», как раз той системы, которая на протяжении всей истории нашего военного флота успешно решала свои задачи.

Скорее всего, прав Н. Кладо, говоря: «... При таком положении дела становится понятным, что в личном составе нашего флота даже лучшим офицерам на ум не приходило задуматься о том, как вести морской бой. Вдумайтесь в слова Ф. Ф. Врангеля, представьте себе картину этого жалкого, — скажу даже больше, — постыдного состояния военного знания, военной науки в нашем флоте, и вы поймете, как это должно было подействовать на человека,... в душе которого таился истинный и, - упираю на это, чисто военный талант!... А тогда вы легко поймете, что С. О. Макаров, как только освоился с этим, как только своим ясным, здравым смыслом понял всю страшную, — ... именно страшную, —

сущность такого состояния умов нашего личного состава, понял всю ту огромную опасность, которая грозила нам из-за этого в первой же войне, вы поймете, что он всем своим существом восстал против этого. И тогда вы ясно поймете, почему забывшим войну он выставил девиз: «помни войну». Это был призыв на борьбу против военного незнания, против инертности, против застоя мысли в области военного знания, — это была (и есть — от авторов) «боевая тревога», которую бил военный талант, тревожно предвидевший грозящую опасность».

Такое положение в прошлом Российского Императорского флота, имеющее особенно яркий отпечаток и сегодня, есть результат неуважения, а, скорее всего, убеждения в ненужности военных знаний, в первую очередь знаний военно-морского искусства, стратегии и тактики.

Мы вновь и вновь обращаемся еще к одному завету великого адмирала, завету военному и вместе с тем глубоко научному: «Обучайте в мирное время тому, с чем придется встретиться на войне». Ведь в этом завете выражено важнейшее положение военной науки, что оружие ценно лишь тогда, когда люди научены им владеть. К сожалению, этот завет не выполнен и сегодня.

Особую роль в жизни флота имели исследования С. О. Макарова, связанные с проблемой непотопляемости. Практически все его теоретические высказывания нашли свое приложение в реальном кораблестроении всего мира.

В рамках настоящего труда нельзя не отметить роль С. О. Макарова как пионера в развитии тактики боевого применения минного и торпедного оружия. Благодаря его усилиям, его гению, мины, выполняющие роль оборонительных средств своих берегов и рейдов, были превращены в наступательное оружие против неприятельского флота. Это был ценнейший вклад в военную науку, возможности этого вида оружия до сих пор до конца не использованы и нашими современниками. Особенно с учетом современной концепции развития войн нового поколения, так называемых бесконтактных войн.

Именно С. О. Макарову принадлежат идеи по организации и проведению крупных морских операций на Черноморском флоте.

Непреодолимое значение имеет для флота первый чисто военный, печатный труд С. О. Макарова «Рассуждения по вопросам морской тактики», «предметом которого он уже определяет, как науку о морском бое». Это ясно изложенные, самостоятельные мысли адмирала по всем важнейшим практическим вопросам ведения боя. По мнению специалистов, именно такой труд настоятельно был необходим в области военно-морской науки. И не вина вице-адмирала С. О. Макарова, что голос его и тут не был услышан и что ему не дано было достаточно власти, чтобы готовить флот к войне так, как он это считал необходимым. В своем теоретическом труде «главенство С. О. Макаров отдает «нравственному элементу»: главное на войне — человек». Однако он пишет: «Но как коснется до дела, — готовы затратить огромные суммы на создание материальной части, а в затратах на подготовку человека к умению обращаться с этой материальной частью, на создание духа, сплоченности доверия — проявляется самая тщательная бережливость. Дело расходится со словом».

В числе важных положений о военном флоте, его военно-морской науке есть еще одно обоснованное С. О. Макаровым положение о том, «что техника должна указывать путь тактике. Без этого техника работает ради торжества техники, военная материальная часть заполняется устройствами, непригодными, с боевой точки зрения, масса техников производит с военной точки зрения, совершенно непроизводительную работу. Это недопустимо. Техника должна находиться в подчинении у науки, стоящей выше ее, у тактики». Сегодня тактика ВМФ получила за рубежом революционное развитие, аналогично ускоренными темпами развивается вооружение и военная техника.

Академик А. Н. Крылов утверждал: «Сила и могущество науки беспредельны. Также беспредельны и практические её приложения на благо человечества». В то же время, по словам академика, «Морские науки без практики — бесплодны, морское дело без теории — пагубно».

К сожалению, сегодня отечественный ВМФ пополняется кораблями, которые уже не отвечают требованиям современной войны на море. С целью уточнения основных позиций руководства ВМФ

в решении проблемы оценки флота будущего в Военно-морской академии была проведена НПК «О работе научно-исследовательских организаций по обоснованию основных направлений развития Военно-морского Флота на долгосрочную перспективу (до 2050 г.) и достижению военно-технического превосходства над вероятным противником». На этой конференции ГК ВМФ Адмирал В. В. Чирков, говоря о причинах проведения конференции, в частности, сказал: «Завершается 2012 год. Завершается работа над Государственным оборонным заказом на 2013–2015 годы. С декабря месяца мы планируем приступить к выработке наших предложений на следующий — 2014 год. Военно-промышленная комиссия при Правительстве Российской Федерации и Министерство обороны в ближайшее время приступят к работе над новой программой вооружения на 2020–2025 год.

Таким образом, наступает очередной этап строительства Военно-Морского Флота, развития его военно-технической основы.

С чем мы пришли к этому этапу? Готовы ли мы, военные, ставить перед промышленностью амбициозные задачи, а промышленность эти задачи выполнять? Готова ли наша российская наука искать и находить инновационные пути развития флота? Извините за громкий вопрос: «Не иссякла ли идеями Земля русская?».

Мой полугодовой опыт работы как Главнокомандующего Военно-морским флотом с промышленностью, наукой и государственным оборонным заказом, пока дает крайне противоречивые ответы на данные вопросы.

С одной стороны, я знаю, что у промышленности, у науки есть самые передовые идеи по развитию флота. За лето и осень лично посетил десятки предприятий. Многих из вас выслушал.

Но с другой стороны, я и присутствующие здесь командующие флотами на практике видят, что та техника, которую мы получаем от промышленности, отнюдь не является воплощением того, что мы от нее ждем.

Здесь можно, конечно, спорить, но для нас является фактом, что конечный продукт нашего с вами совместного труда (подчеркиваю — совместного), принимаемые на вооружение ВМФ боевые системы, хуже, чем аналогичные системы противника.

Да, хуже. И чем более открыто мы будем об этом говорить, и не только говорить, но и что-то делать, тем скорее исправится ситуация.

Мне могут возразить, что у нас самые высокие скорости ракет, одни из лучших в мире по гидродинамике корпуса кораблей, неплохая (в теории) живучесть систем и многое другое, что можно назвать лучшим в мире.

Ну, во-первых, уже далеко не всегда лучшее. Пока мы с вами гордились реализованными и не реализованными достижениями, нас уже по многим позициям либо обогнали, либо обгонят в ближайшем будущем.

А во-вторых, не частности определяют исход боя, сражения и войны. Частные достижения могут определить успех диссертации, премии, научно-технического прогресса, наконец. Но не вооруженного противоборства!

Современная и, тем более, будущая война, в том числе и на море, — это война военно-технических систем и даже мегасистем. А в создании таких систем мы отстали, очень серьезно отстали.

Почему, так произошло? В чем причина и как сделать так, чтобы отставание ликвидировать — один из главных вопросов, на который должен быть найден ответ на конференции».

Возвращаясь к нашему повествованию, можно только удивляться аналогии обстановки в нашем флоте и Российском Императорском флоте времен С. О. Макарова.

Например, в представленном выше труде Н. Кладо отмечает, что «это был удар не в бровь, а прямо в глаз той современности, которая окружала адмирала. Это было время, когда тактика была совершенно забыта ради техники».

В настоящее время мы вновь переживаем этот парадокс.

Сегодня мы в очередной раз задаем себе вопрос: «Почему такого талантливого, прирожденного флотоводца постоянно не допускали к управлению флотами? Может быть, это чисто наша национальная болезнь, которая в отношении талантливых людей не проходит с годами и, даже со столетиями?»

В своей памятной речи по этому поводу Н. Кладо говорит: «Его, прирожденного флотоводца, поставили в узкие рамки сна-

чала – летнего командования практической эскадрой, которая к тому времени была сведена на нет... А затем назначили на почти исключительно береговое место. Конечно, и здесь кипучая натура адмирала находила место, творчество его проявлялось и тут..., но досадно было, что оно прилагалось не там, где шла прямая подготовка к войне, куда отправлялись, по мере готовности, все наши новейшие корабли, где так важен был во главе флота истинно военный и истинно талантливый человек».

Сам вице-адмирал С. О. Макаров не мог не чувствовать обиды. Как говорил его биограф, барон Ф. Ф. Врангель, «он чувствовал свое признание — стать во главе наших морских сил на Дальнем Востоке, дабы подготовить их к тому боевому испытанию, неизбежность которого он ясно осознавал и высказывал в особой секретной записке». На вопросы своего друга вице-адмирал С. О. Макаров отвечал следующим образом: «Успех Японии возможен лишь при условии недостаточности нашего флота, если же флот будет в состоянии командовать морем, то Япония будет совершенно бессильна что-нибудь сделать». Далее адмирал с особой грустью сказал: «Меня пошлют туда, когда дела наши станут совсем плохи, а наше положение там незавидное». Удивительно пророческие слова гениального человека. Когда все было «испорчено», и именно благодаря отсутствию на месте во главе флота военного таланта и военного знания, — тогда послали туда адмирала Макарова поправлять чужие грехи. А что именно при нем не удалась бы японская атака 26 января, нам ясно показывает его письмо к Морскому министру, написанное за сутки до атаки, в котором он предсказывает и атаку, и ее результаты, если эскадра останется на внешнем рейде.

Это письмо — очередное доказательство военного дарования С. О. Макарова, его удивительной способности предвидеть предполагаемый шаг противника, прогнозировать результаты и разбираться в любой сложной обстановке.

Сегодня мы вправе спросить себя: «А мы, сегодня помним войну?».

Россия на протяжении своей более чем тысячелетней истории не раз была на краю гибели, но неистребимые национальные

силы русского народа не только спасали ее, но и поднимали на новые высоты развития.

Пройдет и это лихолетье, и воскреснет Великая Россия, а на кораблях ее возрожденного флота взвоется трехсотлетнее знамя русских моряков – Андреевский флаг.

К этому мы должны быть готовы и, следуя завету мудрого вице-адмирала С. О. Макарова – «помни войну», — выполнять его на деле, «оторвавшись от причалов», как говорил в свое время ГК ВМФ Адмирал Флота В. И. Куроедов.

Исторический опыт развития Военно-морских сил различных стран мира говорит о том, что взгляды С. О. Макарова на военно-морскую науку, военно-морское искусство, стратегию, тактику оказались интернациональными. Так, например, яркий представитель военно-морской научной мысли Германии, капитан 1 ранга Гроос, анализируя результаты морской войны в период 1914–1918 годов в своей книге, изданной в 1929 году, в частности, пишет, что германская военно-морская научная мысль ныне переживает тот же самый период переоценки своих основных идей, который Россия переживала после разгрома в Русско-японскую войну. Гроос в принципе повествует о том же, о чем говорил еще перед Первой мировой войной Н. Кладо в своей речи, посвященной памяти С. О. Макарова.

В частности, Гроос указывает, что Германия всегда была мощной континентальной державой, Военно-морской флот ее создавался только последние четверть века, его личный состав успел натренироваться в тактическом использовании нового оружия, но обоснованную стратегическую линию флот выработать не успел. В Германии, как и всюду, лучшие умы флота были устремлены на разрешение проблем общей организации и освоение техники, «материалистическая школа» задавила всякую стратегическую мысль.

Далее Гроос повествует о том, что никакое правильное использование специального оружия или тактики невозможно, если не постигнуты основы природы и целей морской войны.

Немецкий аналитик призывает своих читателей помнить знаменитую фразу Клаузевица: «Солдат вооружен, одет, обучен. Он

спит, ест и марширует, но это только, чтобы биться в месте и в момент, где и когда это нужно».

По мнению Грооса и других немецких военных ученых-аналитиков, германское командование оказалось неспособным одновременно охватить проблемы политики, экономики, армии и флота, а между тем современная война «сегодня, как никогда, не является только профессиональным ремеслом армии и флота, она охватывает весь народ. Военные моряки должны знать не только искусство ведения войны на суше, на море, в воздухе, но и быть в курсе всех больших вопросов финансов, экономики, политики, в состоянии решать все проблемы подготовки, отдаться пропаганде, дирижировать прессой, влиять на общественное мнение и, в первую очередь, вне всякого сомнения, раз и навсегда добиться плодотворной кооперации между армией и флотом».

Опять те же проблемы, о которых писал адмирал С. О. Макаров.

В германском флоте в период 1880–1920 гг. был адмирал, чья жизненная позиция в отношении военно-морской науки отвечала идеям С. О. Макарова. Это был адмирал Рейнхард Шеер (1863–1928).

По натуре адмирал Р. Шеер был целеустремленным, одаренным, образованным военно-морским офицером, однако сделать достойную карьеру в мирное время ему так и не удалось. Попытаемся провести некую аналогию этих двух выдающихся личностей, лидеров своих национальных Военно-морских флотов.

Свою служебную карьеру Р. Шеер начинает 15-летним юношей в 1879 году, а в 1885 году в Камеруне получает свое первое боевое крещение.

В этот период стремительно развивающаяся Германия становится колониальной империей, она стремительно захватывает заокеанские рынки, ее внешняя торговля процветает. Однако «торгово-промышленная экспансия»



Адмирал Рейнхард Шеер
(1863–1928)

Германии не сопровождается соответствующим ростом военно-морской мощи и известные в истории китайские события 1890 года обращают внимание адмирала Р. Шеера на разрыв между экономикой, политикой и военной стратегией.

Адмиралу Р. Шееру становится ясным, что необходима единая военно-морская политика, идущая в ногу с внешней политикой страны, ее торгово-политическим развитием, и что на флот отныне должна возлагаться ответственная задача – по защите этого сбалансированного развития. По мнению Р. Шеера, военный флот способен и обязан был решать геополитические задачи.

Подготовке флота к выполнению этих задач талантливый адмирал и посвятил всю свою службу и жизнь.

В июне 1897 года А. Тирпиц приступает к созданию мощного германского флота и Р. Шеер вызывается в Морское министерство. В Министерстве Р. Шеер проявляет достойную настойчивость в обосновании необходимости строительства больших миноносцев вместо малых, и это несмотря на возражение Морского министра.

К 1907 году в возрасте 44 лет Р. Шеер был уже командующим флотилией миноносцев и автором капитального научного труда по тактике торпедного боя.

В 1912 году Р. Шеер занимает пост начальника общего отдела в Морском министерстве, «вбирая в себя дух и идеи своего начальника – А. Тирпица, хотя лично ему претила всякая канцелярщина...»

В 1914 году адмирал Р. Шеер вначале принимает командование 2-й ударной эскадрой линкоров, а затем последовательно становится начальником 3-ей эскадры самых сильных кораблей – дредноутов, начальником штаба командующего флотом Открытого моря и, наконец, в январе 1916 года он становится командующим ВМС Германской Империи. В своей статье, посвященной памяти адмирала Р. Шеера, Гроос пишет: «Всем становится ясным, что флоту предстоит совсем иная деятельность, чем до этого времени. Идеи, которые Р. Шеер вынашивал долгое время в своем сердце, теперь призваны осуществиться. Будучи убежден, что нападающий имеет преимущества в том, что навязывает

свою волю даже сильнейшему противнику, Р. Шеер предпринимает всем флотом целый ряд дальних походов».

Приведем параллельно слова нашего прославленного адмирала С. О. Макарова. Свое отношение к обороне С. О. Макаров выражает словами: «Мое правило, — говорит он, — если вы встретите слабейшего — нападайте, равного себе — нападайте, а если сильнейшего — тоже нападайте». И это было сказано еще задолго до Цусимы.

Самым блестящим боем, проведенным адмиралом Р. Шеером, по мнению специалистов, является «Ютландский бой» с английским флотом 31 мая 1916 года. Даже англичане признали тактический успех в этом сражении на стороне Р. Шеера.

После этого сражения адмирал Р. Шеер ставит под сомнение целесообразность «броненосных сражений» крупными силами и всю свою энергию Р. Шеер посвящает организации так называемой «беспощадной крейсерской подводной войне». За весь период Первой мировой войны морское сражение дредноутов и тяжелых крейсеров продолжалось всего 50 минут. После Ютландского морского сражения адмиралом Р. Шеером задумывается и частично реализуется грандиозная подводная судостроительная программа. Идеи Р. Шеера «подводной войны» навсегда вошли в стратегию и военно-морское искусство германского флота.

Успехи подводной войны были ошеломляющие. Цифра потопленного союзного тоннажа только с апреля по июнь 1917 года превысила 1000000 тонн в месяц.

Ко дню объявления «беспощадной подводной войны», к 1 февраля 1917 года, Германия имела в строю 130 подводных лодок (по некоторым источникам, 140).

По мнению американского адмирала У. Симса (1858–1936) и британского адмирала Джона Джеллико (1859–1935), если бы Германия имела в 1917 году вдвое больше подводных лодок, она, несомненно, выиграла бы войну.



Адмирал Ульям Симс
(1858–1936)



Адмирал Джон Джеллико
(1859–1935)

Практически до последнего дня войны немецкие подводные лодки топили регулярно в среднем 250000–300000 тонн коммерческого тоннажа в месяц.

В 1917 году Германия потеряла 66 подводных лодок, но в то же время вступили в строй новые 103 лодки.

На 1 января 1918 года Германия имела в строю 154 подводные лодки. Только за 10 месяцев 1918 года германскими подводными лодками было потоплено 2514000 (3138390) тонн тоннажа противника. По мнению аналитиков, если бы война продолжалась до 1919 года, то в Германии вступило бы в строй еще 330 подводных лодок. При этом в море находилось бы не менее 100–130 лодок. В 1920 году должно было вступить в строй еще 410 подводных кораблей, и еще 770 находились бы на стапелях.

За 1917–1918 годы германскими подводными лодками потоплено 5755 кораблей общим водоизмещением 11089181 тонн. Потери торгового флота Антанты от подводной войны в 1917–1918 годах составили 15053786 тонн суммарного тоннажа.

Всего с 1914 по 1918 годы Германия потеряла 182 подводные лодки и 305 вновь построила. Германский подводный флот ушел с боевых позиций в свои базы только в последний день войны, и в этом была выучка адмирала Р. Шеера.

Анализируя эти цифры, невольно думаешь, а ведь С. О. Макаров во главе Русского Императорского флота принес бы своей Родине гораздо больше славных побед.

До конца своей жизни во всех своих печатных трудах адмирал Р. Шеер призывал «не забывать, что Германия обладает от Эмдена до Мемеля побережьем, тянущимся на 1000 километров, и что ни один тяготеющий к морю народ не может отказаться добровольно от флота. В Первую мировую войну германский флот заставил пошатнуться фундамент, на котором зиждется морское

могущество англичан, и этим самым положил начало освободительному пути к обеспечению подлинной «свободы морей».

После этих слов адмирала невольно обращаешь внимание на морскую границу Российского государства, ее протяженность, экономическую и политическую значимость. Отсюда роль нашего ВМФ более чем очевидна.

Результаты Первой мировой войны оказали исключительное влияние на национальные кораблестроительные программы, на идеологию морской войны, военно-морское искусство, стратегию и тактику. В данной работе мы затронем вопрос особенностей формирования национальных кораблестроительных программ.

В дальнейшем идеи развития океанского ВМФ в СССР были развиты в первую очередь двумя талантливыми флотоводцами — Н. Г. Кузнецовым и С. Г. Горшковым.

7. 5. Особенности формирования национальных кораблестроительных программ

Исследуя вопрос о динамике изменения взглядов военного и государственного руководства стран мира на роль и место Вооруженных сил и, в частности, Военно-морских сил, на формирование политики, нельзя обойти вопрос о периодически возникающей в цепи международных дискуссий так называемой проблеме разоружения.

В настоящей монографии мы коснемся только вопросов разоружения или ограничения Военно-морских сил.

Вопрос об ограничении морских вооружений не нов и имеет свою достаточно длительную историю. Закономерно, что проблема ограничения вооружений вообще и морских в частности возникла и возникает в настоящее время, как попытка стран или отдельной страны мирным путем решить проблему лидерства «сравнений» в так называемой проблеме «гонки вооружений».

Еще перед Первой мировой войной Англия, наблюдая динамичное развитие флота Германии, сделала первую попытку мирным путем устранить между ней и Германией «соревнования»