

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	4
Русская морская сила до Петра Великого	6
Флот Петра Великого	12
Русский флот во второй половине XVIII века	30
Русский флот в начале XIX века	48
Флот при Николае I	54
Эра брони и пара	82
Первая мировая война	112
Накануне и во время Великой Отечественной войны	126
Флот ракетно-ядерной эры	146
Российский флот сегодня	156
Литература	158

ПРЕДИСЛОВИЕ

Протяженность морских границ России составляет 38 808 км. Они омываются водами 13 морей, а часть берегов Камчатки и Курильских островов — непосредственно Тихим океаном. Морские пути связывают Россию со 127 странами мира. Большая часть запасов нефти и газа расположена на континентальном шельфе. В такой ситуации без сильного флота невозможна эффективная оборона рубежей государства. Без присутствия в различных частях Мирового океана русских кораблей страна не сможет продвигать в мире свои стратегические интересы. Это было ясно во времена Петра Великого, это ясно и сейчас.

Петр Великий первым в нашей истории осознал, какое великое значение для государства имеют морские пути. Он утверждал: «Всякий потентат (государство. — Авт.), который едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет». Благодаря его титаническим усилиям Россия прочно утвердилась на Балтийском море и начала движение в сторону Черноморского побережья. Уже в конце XVIII века Екатерина II присоединением Крыма и основанием Севастополя обеспечила постоянное военное присутствие России на Черном море.

С тех пор образ моряка — защитника Отечества стал полноценной частью нашего патриотического сознания. Мы гордимся ратной славой наших великих адмиралов Ф.Ф. Ушакова, Д.Н. Сенявина, М.П. Лазарева, П.С. Нахимова и С.О. Макарова.

Но не только ратными делами прославились русские моряки. Среди них были знаменитые путешественники, ученые, композиторы и писатели.

За триста лет облик русских военных кораблей сильно изменился. Сначала белокрылые деревянные парусники сменились



Петр I — основатель российского регулярного флота. Художник П. Деларуш

пароходами, затем пароходы оделись в броню, а на смену гладкоствольным пушкам пришли мощные нарезные орудия. Только за один залп четыре 305-мм пушки построенного в 1877 году броненосца «Петр Великий» могли обрушить на противника 1200 кг металла! Затем в русском флоте стали появляться новые, невиданные ранее классы кораблей: миноносцы, подводные лодки, торпедные катера... А во второй половине XX века страна обзавелась полноценным ракетно-ядерным флотом.

Основой боевого могущества современного российского флота являются атомные подводные лодки. Они обладают практически

неограниченным радиусом действия и вооружены межконтинентальными баллистическими ракетами с ядерными боеголовками. Их ударную мощь существенно дополняют надводные корабли и морская авиация.

Сейчас нам посчастливилось быть свидетелями чрезвычайно интенсивного развития нашего военно-морского флота. Российские корабли «демонстрируют флаг» в самых отдаленных районах Мирового океана, где их не видели уже десятилетиями. А в течение ближайших десяти лет планируется сделать наш флот вторым в мире по силе.

Уже сейчас ведется проектирование эсминцев проекта 23560 «Лидер» с атомной энергетической установкой. Предполагается, что они смогут заменить сразу три класса кораблей: эсминцы, большие противолодочные корабли и ракетные крейсера. На их вооружение поступят новейшие противокорабельные ракеты, крылатые ракеты для ударов по наземным целям, а также самые современные средства противовоздушной и противолодочной обороны.

Перспективные российские атомные подводные лодки пятого поколения проекта «Хаски» разрабатываются сразу в двух вариантах. В первом случае основным оружием станет противолодочная модификация ракет «Калибр», что позволит эффективно уничтожать вражеские субмарины стратегического назначения. Второй вариант планируют вооружить противокорабельными ракетами «Циркон». Его задачей станет уничтожение крупных кораблей противника, прежде всего авианосцев. Планируется, что корпуса этих подводных лодок будут изготовлены из современных композитных материалов, которые значительно снизят их гидролокационную заметность.

Каждое последнее воскресенье июля наша страна празднует День Военно-Морского Флота. Доброй традицией стало проведение в этот день военно-морских парадов, когда мы можем не только увидеть наши самые новые и самые мощные корабли, но и почувствовать единение поколений, ощутить себя наследниками славных деяний наших предков.

*Празднование Дня Военно-Морского Флота
в Санкт-Петербурге, 2012 год*



Мореплавание в Древней Руси

С самого начала своей истории русский народ был связан с морем. С VI–VII веков славянские воины и торговцы спустились по Днепру, Днестру и Бугу в Черное море. К IX веку русских купцов уже часто можно было встретить на рынках Константинополя (Царьграда).

В 907 году, в ответ на причиненные русским купцам обиды, князь Олег Вещий снарядил огромный по тем временам флот из двух тысяч ладей, вмещавших по 40 воинов каждая, и отправился в поход на столицу Византии. Существует легенда, что когда флот Олега появился под стенами Константинополя, греки цепью

перегородили вход в гавань. Но князь приказал вытащить ладьи на сушу. Их поставили на деревянные катки и волоком перетаскивали через сухопутный перешеек в бухту Золотой Рог. Испуганные греки запросили мира, а Олег, в знак победы, прибил к воротам Царьграда свой щит.

С 909 по 914 год русы совершили несколько походов на Каспий не только с военными, но и с торговыми целями.

Центром северного мореплавания на Руси стал Новгород. В Балтийское море выходили по Волхову, Ладожскому озеру и Неве. Для поисков ценного пушного зверя новгородцы совершали экспедиции и в суровые северные моря: Белое, Баренцево и Карское.

Для торговых промыслов и набегов на окрестные земли новгородские купцы часто снаряжали дружины вольных людей — ушкуйников. Такое прозвание они получили из-за своих судов — ушкуев. Различали речные и морские ушкуи. Морской, в отличие от речного, имел палубу и вооружался не прямым, а косым парусом.

В 1187 году, в ответ на нападения шведов на новгородских купцов, ушкуйники совершили победоносный поход на бывшую в то время шведской столицей Сигтуну. Среди прочей добычи удалось захватить и выполненные с большим художественным мастерством городские ворота, которые потом установили в Софийском соборе Новгорода. Там они находятся и в настоящее время. В 1198 году новгородское войско разорило шведские колонии в финских землях, что позволило прочно закрепиться на Балтийском море.

Промышляли ушкуйники и в Вятских землях, а также отправлялись в экспедиции на Волгу и Каму. Некоторые историки считают, что одним из предводителей ушкуйников был знаменитый герой новгородского эпоса Васька Буслав, отличавшийся безграничной удалейю.



Олег Вещий. Художник В.М. Васнецов



Взятые в качестве добычи ушкуйниками Сигтунские врата в настоящее время украшают Софийский собор в Великом Новгороде

Ушкуй

Длина: до 14 м

Ширина: до 2,5 м

Экипаж: до 30 человек

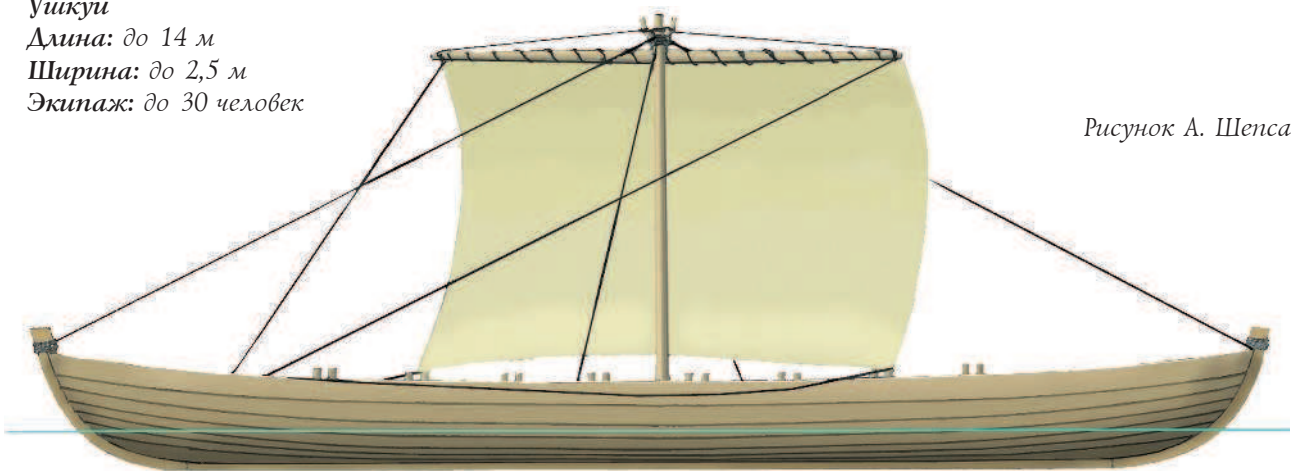


Рисунок А. Шенца

ЭКСПЕДИЦИЯ СЕМЕНА ДЕЖНЕВА

Распад Киевской Руси и монголо-татарское нашествие привели к тому, что страна оказалась отрезанной от Черного и Балтийского морей. Остался лишь единственный выход к суровому северному Белому морю. До XV века эти земли считались колонией Великого Новгорода, но постепенно их стали заселять люди и из других русских краев. С XVI века их стали называть поморцами, а еще через сто лет — поморами.

Именно они совершали смелые походы к полярным островам и землям. Поморы совершали походы к Кольскому полуострову, северу Скандинавии, на архипелаг Шпицберген (его называли Грумант), а также к Новой Земле и далее в Карское море, к Ямалу и Обской губе.



Шпицберген (Грумант) на карте XVII века



Реконструированные кочи в бухте Аякс на острове Русский, 2017 год

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ОТКРЫТИЯ

Для плавания в полярных водах поморы использовали деревянные парусно-гребные суда специальной постройки — кочи с корпусом яйцеобразной формы, что позволяло выдерживать сжатие льдами.

Вслед за поморами принялись строить кочи и осваивающие Сибирь русские землепроходцы, многие из которых были родом из Поморья. На этих судах они постепенно продвигались в восточном направлении «встреч солнцу». Одним из самых знаменитых русских землепроходцев был Семен Иванович Дежнев. В 1643 году в составе отряда Михаила Стадухина он участвовал в открытии Колымы, а позже добрался до Индигирки и Алазеи.

20 июня 1648 года отряд из 90 человек под предводительством Семена Дежнева и Федота Попова на семи кочах вышел из устья Колымы в Северный Ледовитый океан. В самом начале экспедиции после бури потерялись три корабля, но остальные продолжили свой путь. Чуть позже, в августе, погиб еще один коч. 20 сентября три оставшихся коча обогнули самую восточную точку Евразии — Большой Каменный Нос (в настоящее время — мыс Дежнева). Таким образом, Семен Дежнев стал первым в истории мореплавателем, прошедшим Берингов пролив.

1 октября затонул еще один корабль, а оставшиеся два буря разбросала в разных направлениях. Вскоре коч, на котором находился Семен Дежнев, вынесло к реке Анадырь, где землепроходцы остались на зимовку. В следующем году они построили три новых судна, на которых летом поднялись на 600 км вверх по Анадырю, где основали Анадырский острог. Еще через год к острогу вышел отряд казака Семена Моторы, который смог разведать сухопутную дорогу от Колымы до Анадыря.

Коч Федота Попова вынесло к восточному берегу Камчатки. Со своими людьми он добрался до реки Тигиль, где погиб при неясных обстоятельствах.



*Экспедиция Семена Дежнева.
Художник К.В. Лебедев*



*Освоение русскими новых земель.
Художник К.В. Лебедев*

ПЕРВЫЙ РУССКИЙ ВОЕННЫЙ КОРАБЛЬ

В XVII веке Русское государство начало борьбу за развитие военного флота и возвращение выходов к морям. К тому времени страна уже располагала развитым речным кораблестроением, центрами которого были районы Архангельска, Холмогор, Великого Устюга, Нижнего Новгорода, Казани и Астрахани.

Во время войны со Швецией в 1656–1661 гг. под руководством бывшего тогда воеводой Ливонии боярина А.Л. Ордин-Нащокина была предпринята попытка строительства на Западной Двине флотилии военных судов. Однако по условиям подписанного в 1661 году мира их пришлось уничтожить.

После неудачи на Балтике А.Л. Ордин-Нащокин выступил с инициативой строительства военных кораблей для защиты торгового пути в восточные страны по Волге и Каспийскому

морю. На Оке, в селе Дединово Коломенского уезда, возвели верфь, на которой планировали построить один корабль, бот, яхту и две шлюпки. Из Голландии выписали корабельных мастеров Гельта, Минстера и ван ден Стрека. Плотников и кузнецов набирали в окрестных деревнях. 14 ноября 1667 года приступили к постройке двухпалубного трехмачтового корабля «Орел», близкого по конструкции к голландским пинасам, что неудивительно, так как проект разрабатывал Корнелиус ван Буковен. Непосредственно же постройкой руководили русские мастера Степан Петров и Яков Подуктов. Менее чем через год после начала постройки, 19 мая 1668 года, корабль спустили на воду. А вот дальнейшая достройка затянулась, и на зиму «Орел» пришлось оставить в Дединове. Всего на строительство истратили 2221 рубль.



Вид города Астрахань и корабля «Орел» с флотилией. Художник К. Деккер

Командиром корабля стал голландец Давид Бутлер, все матросы тоже были иностранцами. 7 мая 1669 года «Орел» начал свой путь вниз по Волге. Через три с половиной месяца он достиг Астрахани. Тогда же государь Алексей Михайлович утвердил «письмо корабельного строя» из 34 статей, в которых излагались основные правила корабельной службы. Этот документ можно считать первым в истории России морским уставом. Одновременно царь утвердил и флаг корабля. Из документов того времени следует, что для его изготовления потребовались равные количества ткани белого, синего и красного цветов. Поэтому некоторые специалисты считают, что российский триколор впервые был поднят в селе Дединово.

В 1670 году «Орел» в Астрахани захватили бунтовщики под предводительством Степана Ра-

зина, но они не умели управлять «новоманерными» кораблями. В результате «Орел» длительное время простоял в протоке Кутум и к моменту подавления бунта успел прийти в полную негодность.

Тактико-технические характеристики первого русского военного корабля «Орел»

Водоизмещение: 250 т
Длина между перпендикулярами: 24,5 м
Ширина по мидель-шпангоуту: 6,5 м
Осадка: 1,5 м
Экипаж: 57 человек (2 офицера, 20 матросов и 35 стрельцов)
Вооружение: 22 орудия (18 6-фунтовых, 4 3-фунтовых), 40 мушкетов, 40 пар пистолетов, ручные гранаты

Корабль «Орел», 1669 год

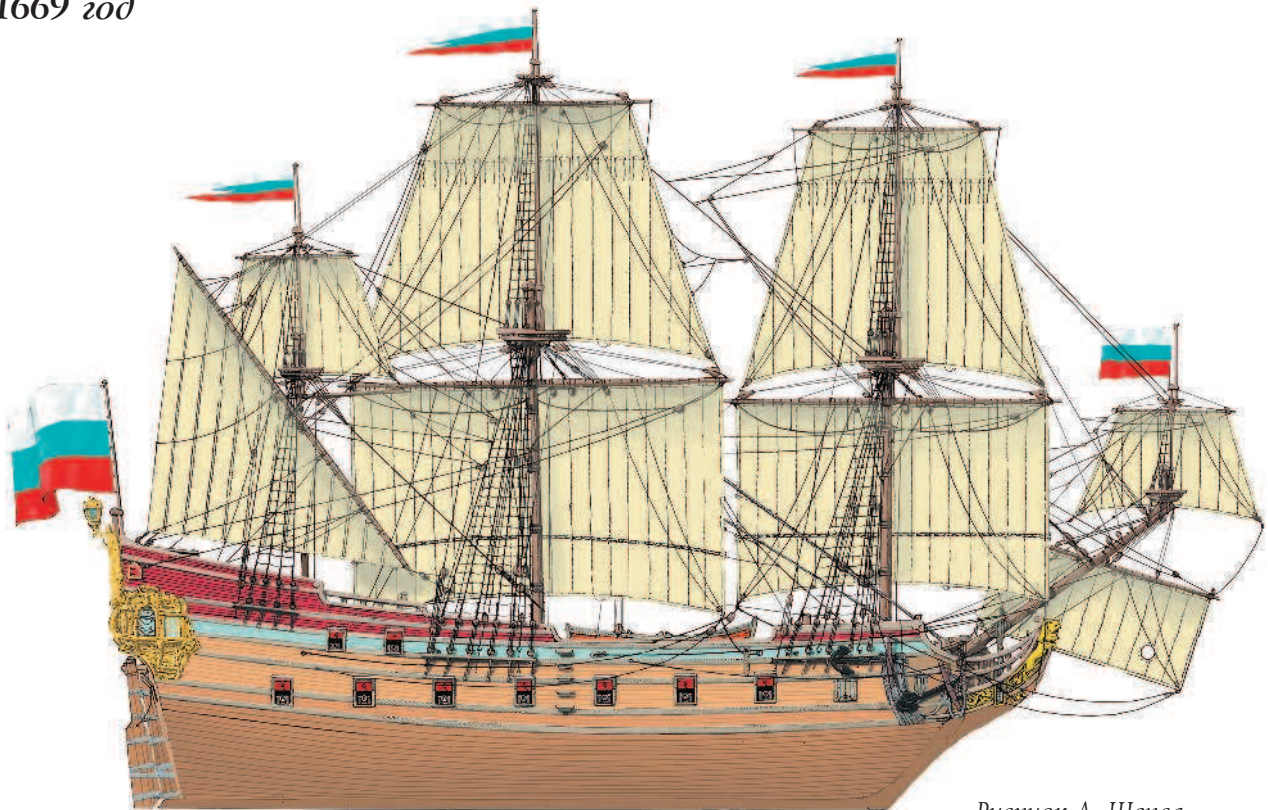


Рисунок А. Шенца

БОТИК И «ПОТЕШНАЯ» ФЛОТИЛИЯ

Младший сын Алексея Михайловича Петр оказался щедро одарен природой. С самого детства он проявил склонности к ремеслам и различной технике. Столь же успешно он овладевал и прикладными научными дисциплинами: геометрией и астрономией.

В мае 1688 года молодой царь Петр Алексеевич, гуляя по амбарам в селе Измайлове, нашел в одном из них судно явно иностранного происхождения. Сопровождавший его голландский купец Франц Тиммерман объяснил, что это английский бот, способный ходить под парусом не только по ветру, но и против.

Сведения о происхождении бота весьма туманны. По одним данным, его, как и фрегат «Орел», построили в Дединове, по другим — привезли из Англии на одном из торговых судов в Архан-

гельск, после чего доставили к царскому двору. Водоизмещение составляло всего лишь 1,28 т, длина — 6 м, ширина — 2 м. Ботик вооружался четырьмя миниатюрными салютными пушками калибром в одну треть фунта.

Голландскому корабельному мастеру Карште-ну Брандту удалось починить судно и спустить его на реку Яуза. Здесь Петр и стал обучаться судовождению. Впоследствии Петр I будет неоднократно говорить, что именно найденный ботик, прозванный «дедушкой» русского флота, сделал из него моряка и стал «плодоносным семенем».

Позднее ботик перевезли на более широкий Просяной пруд, но царю хотелось большего, и вскоре на Плещеевом озере, у села Веськово близ Переславля, заложили верфь для постройки «потешной» флотилии.



«Дедушка русского флота». Франц Тиммерман объясняет молодому Петру устройство ботика
Художник Г.Г. Мясоедов

В мае 1692 года суда спустили на воду. Сведений о них почти не сохранилось. Известны только фрегат «Марс», яхта «Анна» и бот «Фортуна».

Плещеево озеро быстро наскучило молодому царю. В 1693 году он направился к берегам настоящего моря, в Архангельск. Там он осматривал иностранные суда и учился ходить под парусами. Здесь же Петр окончательно убедился, что выгодная торговля с иностранными купцами возможна при наличии не только собственных купеческих кораблей, но и способного их защитить сильного военного флота.

28 июня 1694 года на Соломбальской верфи закончили постройку первого корабля. Он получил имя «Святой Павел» и под управлением царя вышел в море, а через неделю в Архангельск пришел купленный в Голландии фрегат «Святое пророчество».

Еще перед отъездом с Плещеева озера Петр I повелел сохранять корабли «потешной» флотилии и возложил обязанности по надзору за ними на рыбаков государевой Рыбной слободы и посадских людей. Однако они не проявляли надлежащего усердия в исполнении государева поручения. В 1722 году, проезжая через Переславль, царь нашел суда в крайне плачевном состоянии. Последовало повторное повеление местным воеводам «беречь остатки кораблей, яхт и галер», для чего на левом берегу Трубежа соорудили специальные навесы. И все же «потешные» корабли в 1783 году сгорели во время пожара. Уцелел лишь хранившийся отдельно бот «Фортуна». В 1802 году его нашел владимирский гражданский губернатор князь И.М. Долгорукий. В 1803 году «Фортуна» поместили в специально построенный Ботный дом.

Не был забыт и «дедушка» русского флота, который Петр I приказал вечно хранить в Петропавловской крепости. И в наши дни его можно увидеть в Центральном военно-морском музее в Санкт-Петербурге.



Воссозданная модель ботика Петра I на главном военно-морском параде в Санкт-Петербурге в честь Дня Военно-Морского Флота России.



Бот «потешной» флотилии «Фортуна». Цветная фотография, выполненная в 1911 г. С.М. Прокудиным-Горским

АЗОВСКИЕ ПОХОДЫ И ВЕЛИКОЕ ПОСОЛЬСТВО

Азовские походы стали продолжением начатой еще при царице Софье Алексеевне войны против Османской империи. Но на этот раз решили взять турецкую крепость Азов, путь к которой пролегал по реке Дон, а не через сухие степи.

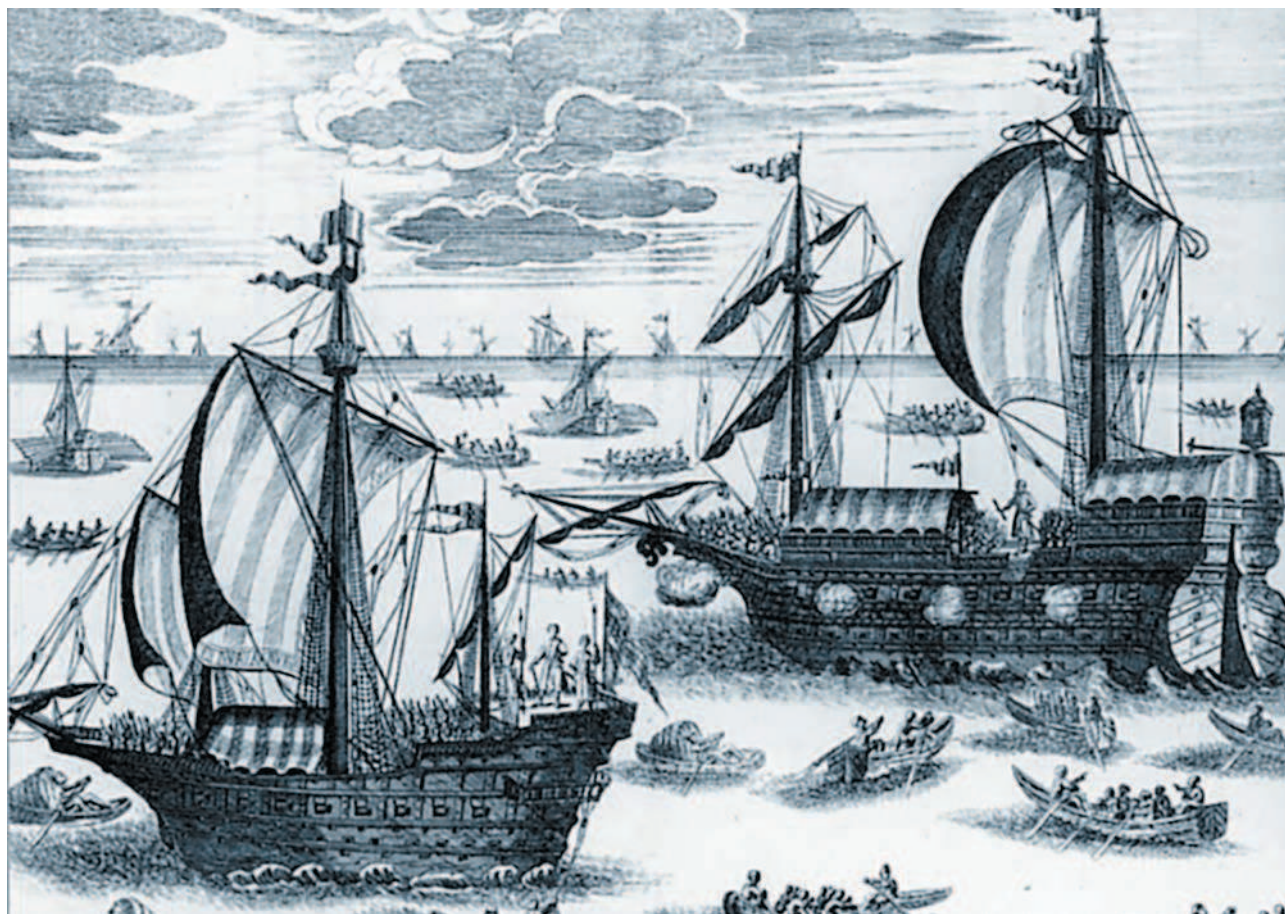
Весной 1695 года русские войска двинулись на юг. Во время похода Петр I исполнял обязанности первого бомбардира, но фактически руководил боевыми действиями.

Первая кампания кончилась неудачей. Расположенные в крепости турецкие войска успешно отбили два русских штурма. Противник постоянно получал с моря продовольствие и боеприпасы. Не имея флота, русские не

могли этому помешать. 2 октября осаду пришлось снять.

Ко второму походу русская армия готовилась всю зиму. В кратчайшие сроки требовалось создать флот. Петр организовал заготовку деревянных частей набора галер и брандеров. Конной тягой их перебрасывали к Воронежу, где работали верфи, на которых осуществлялась сборка судов. В качестве образца использовали доставленную в разобранном виде из Голландии 32-весельную галеру.

К маю 1696 года успели спустить на воду большую часть судов, составивших «караван» во главе с галерой «Принципиум». Недостроенные решили доделывать «на ходу». Например,



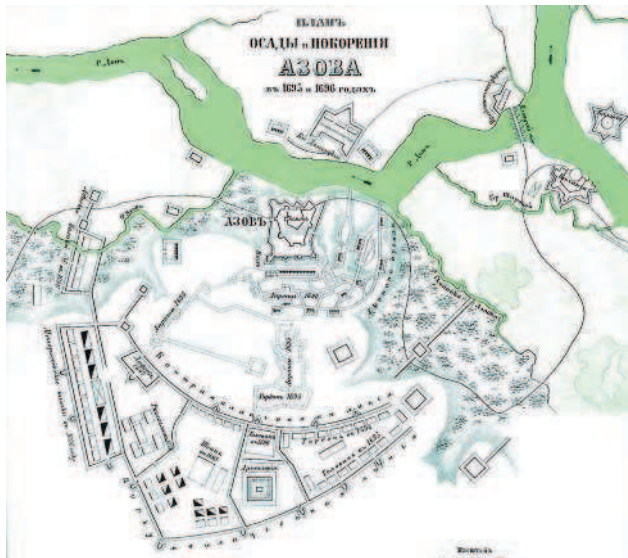
Азовский флот. Гравюра из книги Иоганна Георга Корба «Дневник путешествия в Московию»

36-пушечный корабль «Апостол Павел» в сопровождении пяти груженных досками и прочими материалами стругов шел за войском. Работы по его достройке производились прямо в пути.

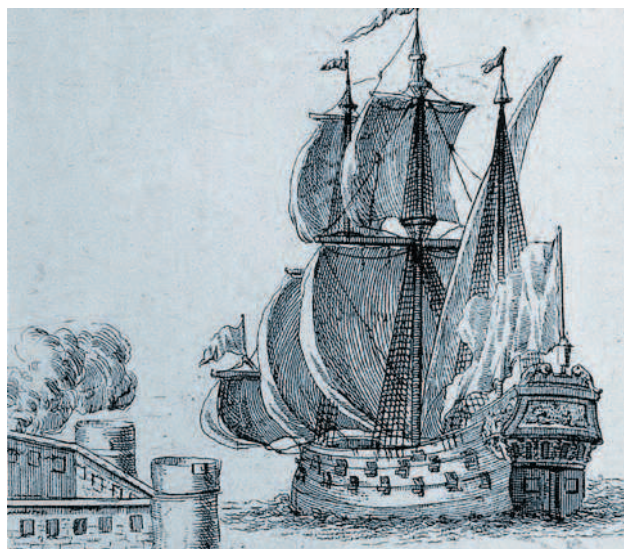
19 мая 1696 года началась вторая осада Азова. На следующий день казаки в устье Дона атаковали турецкий караван, захватив две галеры и девять малых судов. 27 мая русская эскадра окончательно отрезала противника от снабжения по морю. Положение турок стало безнадежным, и 19 июля гарнизон Азова сдался.

Победоносная кампания наглядно продемонстрировала значение флота для государства. 20 (30) октября 1696 года Боярская Дума постановила «Морским судам быть...» и утвердила обширную кораблестроительную программу. Эту дату принято считать днем рождения русского флота.

Но война с Турцией на этом не закончилась. Чтобы заручиться поддержкой европейских стран, Петр I снарядил Великое посольство, которое посетило Бранденбург, Саксонию, Голландию, Англию и Австрию. Сам царь тоже находился в составе делегации под именем урядника Петра Михайлова. Он решил воспользоваться



Взятие Азова. План А.А. Ильина из книги «История 13-го Лейб-гренадерского Эриванского Его Величества полка за 250 лет»



Корабль «Крепость», на котором думный дьяк Е.И. Украинцев совершил переход из Азова в Стамбул для подписания Константинопольского мирного договора. Гравюра А. Шхонебека

пребыванием в Европе для расширения своих познаний в науках и ремеслах. Особенно прилежно он изучал в Голландии и Англии кораблестроение, работая на верфях простым плотником. В Голландии вместе с другими соотечественниками он заложил и построил фрегат «Апостолы Петр и Павел».

В 1700 году с Турцией подписали Константинопольский мирный договор, по условиям которого Россия получила Азов с прилегающими территориями.



Петр Великий в Детфорде (Англия). Художник Д. Маклиз

ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «ГОТО ПРЕДЕСТИНАЦИЯ»

«Гото Предестинация» стала первым российским линейным кораблем, построенным без участия иностранных специалистов. Проект разрабатывал лично Петр I. Он использовал множество передовых для своего времени технических решений. Например, киль изготовили из двух скрепленных между собой брусьев, поэтому при ударе корабля о грунт повреждался лишь нижний, что позволяло избежать появления течи в корпусе. К другим особенностям относились плавные обводы и большая кривизна бархоута, что позволяло легко всходить на волну. Так как корабль предназначался для плавания в мелководном Азовском море, осадку пришлось серьезно ограничить.

Закладка состоялась 19 (29) ноября 1698 года в присутствии государя. Столь необычное для русского слуха название в переводе означало «Божье Предвидение». Первое время Петр

лично руководил постройкой, но в декабре он поручил ее срочно вызванному из Венеции корабельному мастеру Федосею Склаеву. В феврале 1699 года царь вернулся в Воронеж, и корабль вновь продолжили строить под государевым контролем. К началу апреля 1700 года «Предестинация» уже была готова к спуску, но пришлось ждать достаточного подъема уровня воды. 27-го числа в присутствии многочисленных почетных гостей корабль сошел со стапеля.

«Гото Предестинация» отличалась чрезвычайно богатой отделкой. Крышки пушечных портов с внешней стороны украшались золотистыми венками. В центре кормового украшения находился полукруглый щит, на котором был изображен преклонивший колена апостол Петр, а с неба к нему спускался голубь с миртовой ветвью в клюве. Ограждение (балясины) кормового балкона выполнили

*Современная реплика корабля
«Гото Предестинация», 2016 год*





Воронеж в XVIII веке

Тактико-технические характеристики линейного корабля «Гото Предестинация»

Длина по ватерлинии: 36 м
Ширина по мидель-шпангоуту: 9,5 м
Осадка: 2,59 м
Экипаж: 253 человека
Вооружение: 58 орудий (26 16-фунтовых, 24 8-фунтовых, 8 3-фунтовых)

в виде фигур кариатид, кровлю капитанской каюты по бокам поддерживали четыре амура. На боковых галереях изобразили различные сцены из популярной в то время античной мифологии.

*Линейный корабль
«Гото Предестинация»,
1700 год*

Достаточно необычным — семиполосным был и флаг корабля. На широкой центральной белой полосе поместили андреевский крест, выше шли узкие белая, синяя и красная полосы, ниже — узкие синяя, белая и красная.

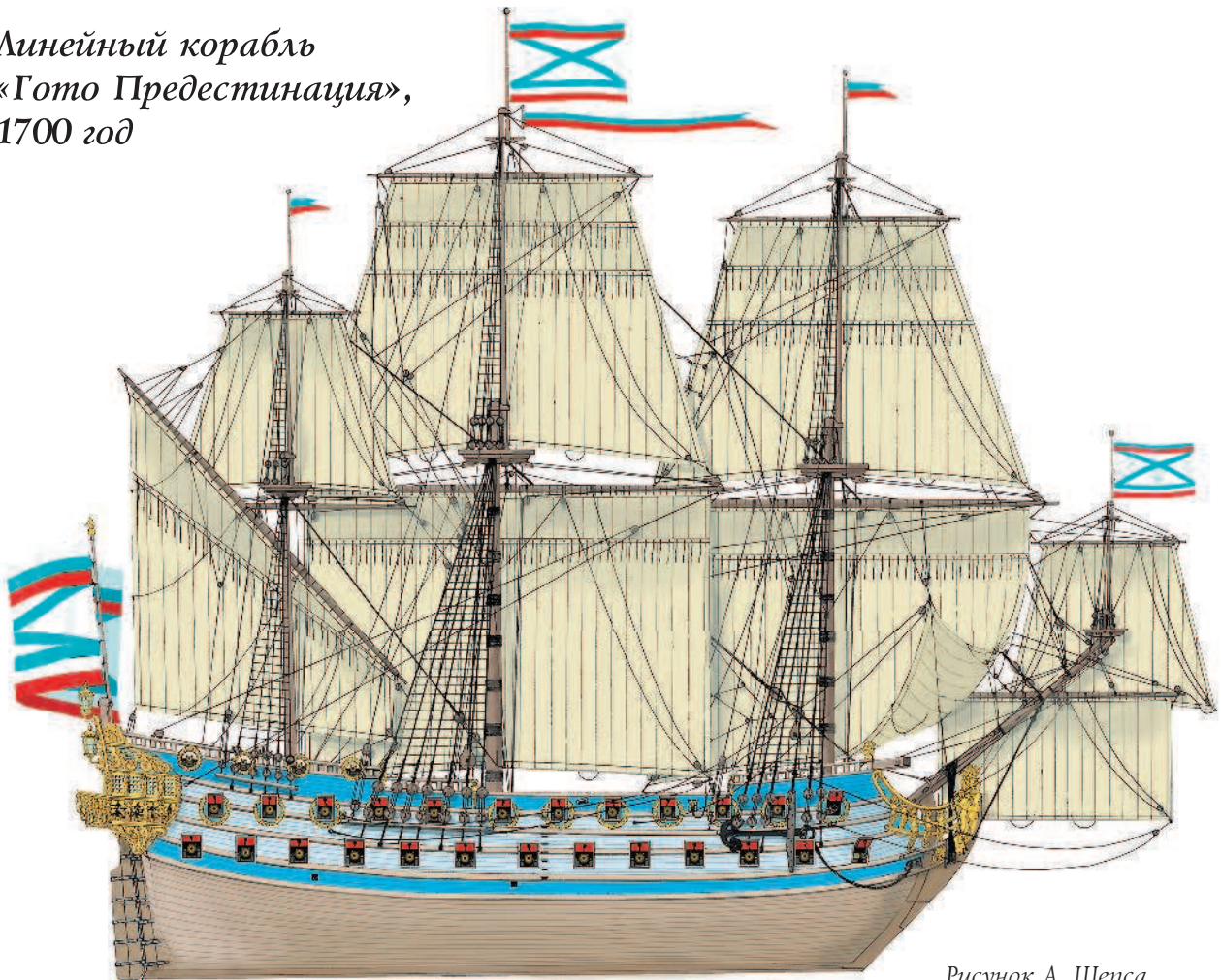


Рисунок А. Шенца