

ПРОБЛЕМА ВОССОЗДАНИЯ ИМПЕРАТОРСКОГО РОССИЙСКОГО ФЛОТА В 1905–1911 гг. КАК ФОРМА ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОБЩЕСТВЕННОЕ МНЕНИЕ РОССИИ НАЧАЛА XX ВЕКА

Разгром императорского российского флота в русско-японской войне пришёлся на принципиально новую для государства ситуацию: революционно-демократическое брожение и открытое недовольство господствующего класса политикой правительства и царского двора. Технический всплеск в судостроении, а также эпохальных перемен в обществе повлияли на то, что патриотический вопрос воссоздания нового флота вышел за пределы министерских кабинетов и стал основой деятельности морских организаций и общественных дискуссий интеллектуальной элиты. Несмотря на то, что новым тенденциям путей развития флота не удалось возобладать над традиционной линией флота броненосных гигантов, которого придерживалось морское ведомство России, этот путь воссоздания флота не удовлетворял широкие общественные слои.

Ключевые слова:

линейный флот, общественное мнение, подводный флот, Российская империя

Русский флот в результате поражения в войне с Японией потерял 3/4 общего состава боевых судов. Национальное сознание было ошутимо уязвлено – поражение в войне во многом было следствием морских неудач. Морское сообщество размышляло о необходимости скорейшего возрождения флота, его преобразования как количественно, так и структурно, качественно. Технический всплеск в мировом судостроении, последовавший по результатам русско-японской морской кампании, спровоцировал широкие дискуссии о концептуальной стратегической модели отечественных ВМС. Патриотический вопрос общегосударственной важности – воссоздание нового флота – совпал с принципиально новой для государства и общества ситуацией: революционно-демократическим брожением и недовольством господствующего класса политикой правительства и царского двора и потому объективно должен был выйти за пределы министерских кабинетов и внутриведомственных дискуссий.

Обсуждения велись не только на страницах специализированных морских изданий («Морской Сборник», «Котлин», «Море и жизнь»), но и в «Санкт-Петербургских ведомостях», «Биржевых новостях», «Новом времени».

В 1905 г. на базе военно-морского отдела Русского Технического общества генерал-майором флота в отставке Н.Н. Беклемишевым организуется негосударственная общественная структура – «Лига обновления флота». Печатным органом этой организации становится журнал «Море».

В 1905–10 гг. здесь выходят статьи основателя Лиги Н.Н. Беклемишева. Анализируя этапы строительства русского флота в XIX веке в контексте строительства флотов европейских держав, автор в своих выводах и прогностических оценках делает упор на соответствии развития любого флота инфраструктуре кораблестроительной промышленности той или другой морской державы. В связи с этим дается нелицеприятная оценка: без самодостаточной кораблестроительной промышленности Россия не имеет шансов соревноваться с Англией, Германией, Францией. А, соответственно, и успешно реализовывать свои устремления стать великой морской державой. [2, с. 5–9]

Основные выводы председателя «Лиги» фактически обозначили доминанты в общих взглядах российского общества на воссоздание флота в эти годы.

Первая из них: «...флот нужен стране, но только программа развития его должна быть в соответствии с системой всего хозяйства, чтобы он не был роскошью подражания, а непременно частью отечественного организма» [2, с. 44]. По мысли Н.Н. Беклемишева, первоочередной задачей должно было стать резкое увеличение российского торгового флота, и затем уже, пропорционально ему, развивать военный флот.

Вторая доминанта. В перестройке морского ведомства ни в коем случае нельзя пользоваться персоналом и методами старых по духу структур [2, с. 96].

И третья: так как глобального приумножения мощностей отечественной судостроительной промышленности в бли-

жайшем будущем ожидать не приходится, то на начальном этапе возрождения военного флота следует стартовать со строительства судов, непосредственно предназначенных для задач морской обороны: миноносцев, броненосцев береговой обороны, подводных лодок. Одновременно большую роль отводить подготовке стратегической инфраструктуры – каналов, военно-морских баз, опорных пунктов обороны, станций для судов малого оборонительного флота [5, с. 34–35].

В отношении роли малого оборонительного флота на первом этапе восстановления с Н.Н. Беклемишевым солидарны боевой командир, имевший опыт русско-японской войны 1904–1905 гг., капитан 1-го ранга Н.О. Эссен [31] и лейтенант Ю.В. Руммель [25, 26]. Последний, широко оповещая, что российскому государству нужен «народный флот», в создании которого должны участвовать широкие общественные силы, определяет его как наступательный и линейный, способный оперировать в открытом океане. Руммель подчеркивает, что только такой флот соответствует положению России как великой державы. Но, учитывая то, что российский флот находился в критическом состоянии, автор предлагал компромисс: отказаться от немедленной масштабной постройки судов флота одновременно всех классов. Первое время строить малые, а уж по мере прибавления средств – крупные суда. Основная цель такого поэтапного флотского строительства – практическая, системная, скрупулёзная подготовка кадров для будущего обновлённого флота российской морской державы [25, с. 79].

Другая часть морских публицистов – инженерно-технический состав флота – по большей части занимался популяризацией новых (прежде всего, собственных) проектов и изобретений. Её представляли, в основном, флотские инженеры: Е.В. Колбасьев [16], К.М. Токаревский [20], Н.К. Арцеулов [8, с. 8–9], А.М. Максимов [6, с. 18–22]. Эти новации в судовом проектировании не представляли широкого интереса для большинства морского сообщества, поскольку развиваясь в общем русле идей индустриальной эволюции начала XX в., были интересны техническими нюансами для той же среды флотских инженеров-конструкторов.

Большую часть времени в профессиональных дискуссиях общественности занимал вопрос о правильном выборе главного типа военных судов, который

определяет боевое ядро будущего флота. При условии, что мировая судостроительная мысль находилась в тот момент в состоянии аналогичного выбора и апробации. Технический скачок начала 1900-х гг. предложил два типа таких судов: подводные лодки и новейшие броненосцы – дредноуты. От безошибочности выбора, по мнению участвующих в дискуссиях, и зависели грядущие успехи воссозданного флота.

Одна часть морских интеллектуалов-публицистов стояла на бескомпромиссных «проброненосных» позициях. Её ядро составляли флотоводцы «доцусимского» мировоззрения, получившие, по опыту Цусимского сражения, дополнительное доказательство своей позиции. В своих статьях З.П. Рождественский [24], А.Л. Бубнов [7], А.А. Столыпин (родной брат премьер-министра) [30] утверждали, что лишь линейные броненосные корабли оптимальны для исполнения задач «двойного назначения»: оборонительных и наступательных попеременно – задач, на которые обрекала Россию, по их мнению, геополитическая ситуация. Стоявший на тех же позициях князь Мещерский, составитель сборника статей «Уроки войны. В чем нуждается флот» (1906), призывал в союзники даже французского адмирала Ж.М. Кювервиля [19]. Наиболее фундаментально взгляды данного направления выразил авторитетный морской ученый Н.Л. Кладо [14]. С февраля 1906 гг. в морских общественных организациях с лекциями в пользу линейных сил выступали известные вице-адмирал З.П. Рождественский [9] и инженер Н.Н. Кутейников [18]. В начале 1907 г. А.Н. Бубнов ратует за формирование флота из линейных судов [7]. С сентября 1907 г. в дискуссию включается офицер Морского генерального штаба А.В. Колчак. Через полтора месяца после начала работы III Государственной думы, 21 декабря 1907 г. на заседании Санкт-Петербургского военно-морского кружка (известная в те годы неформальная группа молодых боевых офицеров – элиты российского флота) А.В. Колчак читает доклад, в котором, отдавая должное техническому прогрессу и отмечая динамичное развитие минного флота, все же не считает его способным к самостоятельным действиям [17]. Потому, признавая, что, хотя постепенно увеличивать долю минно-подводных сил и необходимо, А.В. Колчак призывает главное внимание в будущем процессе восстановления российских ВМС сосредоточить

40 | на постройке линейных кораблей, как своеобразной основы для формирования эскадр и дивизий – ударных соединений современного флота.

Противники «проброноенной» позиции, также беря на вооружение опыт войны с японцами (порт-артурский этап 1904 г.), определяли тактическую роль русского флота по доминанте как оборонительную. Главным типом, предназначенным для решения данной задачи, по их мнению, должны были стать миноносцы: миноносцы, минные заградители, подводные лодки. Вместе с тем, опять же опираясь на опыт войны, утверждалось, что действия данных судов могут решать и наступательные задачи. Первые мысли о воссоздании российских ВМС на началах «малого флота» (миноносцы, подводные лодки) были публично высказаны в ноябре – декабре 1905 г. С февраля 1906 г. перед общественными собраниями и организациями начинают выступать с лекциями и в дискуссиях сторонники минно-подводных сил.

Наиболее яркой фигурой морских публицистов из лагеря сторонников программы радикальной переориентации возрождаемого флота на корабли оборонительного назначения новейших классов – миноносцы и подводные лодки – был командир крейсера «Олег» в Цусимском сражении, контр-адмирал в отставке Л.Ф. Добротворский [29, с. 222]. В своих публикациях он настойчиво продвигает идею создания нового флота, как соединений из легких крейсеров, миноносцев, но, главным образом, из подводных лодок. «Изобретение подводных лодок превратило все надводные суда из зрячих в «слепых» [12, с. 33]. По Л.Ф. Добротворскому, будущее мирового флота всецело за подводными лодками, минами и торпедами. У России же наименее выгодная ситуация – она может первая построить и освоить новейший флот, и, таким образом, обогнать флоты Европы. «Малый флот», по его расчетам, экономичен в постройке, потратиться надо втрое меньше, чем на постройку дредноутов. Присоединяться же к гонке морских броненосных вооружений Англии–Германии он считает ходом опрометчивым: при развитии военно-промышленного комплекса тех стран Российская империя изначально обречена быть отстающей.

С февраля 1906 г. во флотских общественных организациях начинает выступать с докладами и лекциями на тему развития подводного флота лейтенант

Учебного отряда подводного плавания И.И. Ризнич [10] (первая лекция была проведена 17 февраля в Кронштадтском морском собрании). В своих статьях на примере Балтийского отряда подводных лодок он доказывал, что разговоры о малой мореходности, уязвимости, плохой боеготовности экипажей уже не состоятельны [23, с. 20–22]. И.И. Ризнич утверждал, что в условиях «полузакрытых» морей (Балтийского, Черного, Японского) подлодки представляют несомненную опасность для эскадр надводных кораблей не только как оборонительное средство своих берегов, но и в качестве блокирующих действий в отношении вражеских портов.

С марта 1907 г. еще одним видным сторонником подводных сил как основы для возрождаемого русского флота становится А.П. Семенов-Тянь-Шанский, по роду своей деятельности – зоолог-энтомолог, – но активно заявлявший о себе и в специализированных дискуссиях, рассматривавших «идеологию» будущих российских ВМС [28]. Его доводы в поддержку подводного флота вытекали из геополитического сравнения двух держав – Англии и России. Россия, в отличие от Британии, не располагала удаленными колониями, не обладала многочисленным торговым флотом, не имела и протяженной морской линии, потому траты на трансокеанский линейный флот представлялись для нее излишними. Он подчеркивал, что в развитии и «абсолютизации линейного могущества» заинтересована лишь сама Англия, что другим государствам гонка броненосцев принесет лишь убытки без повышения качества ВМС. Его план: создавать минно-подводный флот на Балтике, повышать его численность на Черном море, а на Тихом океане и в незамерзающем Кольском заливе на Мурмане – создавать сверх-автономные крейсера для широкого океанского рейдерства [28, с.13–19].

Также за создание и развитие минного и подводного флотов в те годы выступали в печати единомышленники Л.Ф. Добротворского В.А. Алексеев [1], Н.М. Португалоу [21], В.И. Семёнов [27].

Нельзя обойти вниманием и тот факт, что решающее значение кардинальных технических изменений, а также роли минно-подводных сил в качестве основных сил флота отстаивало, в основном, профессионально неудовлетворенное морское офицерство: воспитанники неэлитных морских заведений (Н.К. Арцеулов,

К.М. Токаревский), а также офицеры, медленно продвигавшиеся по службе (И.И. Ризнич, Л.Ф. Добротворский) [13]. Выступая за необходимость форсированной реализации достижений технического прогресса они не только излагали концептуальную основу, но и выступали с критикой морской элиты и высшего офицерства, выдвигая обвинения в косности, некомпетентности и неадекватности происходящим процессам [15].

На дискуссионном поле «проброненосная» концепция и концепция развития минного и подводного флотов не были в равных условиях. Сторонники первой фактически отстаивали абсолютно апробированную многовековым флотским опытом идею, а сторонники второй – даже не имели перед глазами наиболее оптимальный тип минных судов, способных решить основные тактические задачи. Поэтому им в каком-то смысле приходилось формировать доказательную базу уже по ходу дискуссии. Их лекции обвиняли либо в чрезмерном эмпиризме, либо в излишней детализации технических тонкостей вопроса. Не способствовал признанию идей и их личный авторитет – репутация Л.Ф. Добротворского была существенно скомпрометирована в ходе войны на Дальнем Востоке из-за невыполнения им, командиром крейсера «Олег», приказа командующего З.П. Рожественского прорываться во Владивосток и ухода в Манилу [29, с. 222–225].

В целом аналитические, исследовательские публикации в российской печати в 1905–1911 гг. на тему программных приоритетов возрождения российского

флота можно охарактеризовать (по степени поляризации мнений) следующим образом. С одной стороны, – работы представителей морского офицериата и высшего офицерства. Грамотных специалистов, но все же находящихся в плену старых, «доцусимских», стереотипов о предпочтительности развития на флоте линейных броненосных сил.

С другой, – работы морских интеллектуалов-прогрессистов. Их статьи изобилуют смелыми предложениями, однако, скорее, адресованы не профессионалам, а широкой общественности, и порой грешат отсутствием детальной технической проработки и доказательности, на что справедливо указывают морские авторитеты-теоретики старой школы (Н.Л. Кладо и др.).

На заседаниях Комиссии по государственной обороне 3-й Думы именно идеи российских морских мыслителей-новаторов становились порою обвиняюще-доказующими аргументами в выступлениях депутатов против авторов правительственной морской программы. Новый флот, как это могло быть уяснено из опыта проигранной русско-японской войны, должен был стать новым не только с точки зрения технического качества, но и с точки зрения модернизации внешнеполитической стратегии самих военно-морских сил России (Н.Н. Беклемишев, Л.Ф. Добротворский, А.П. Семёнов-Тянь-Шанский). Впрочем, это нарождающееся геополитическое мировоззрение наступившего XX в. не разделялось ни стратегами российских ВМС, ни верховной властью, ни парламентской оппозицией «его величества самодержца».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Алексеев В.А. (Брут) Подводный флот и его значение для России. – СПб., 1910.
2. Беклемишев Н.Н. Морская программа. – СПб.: Экономическая типография, 1905. – 120 с.
3. Беклемишев Н.Н. О русско-японской войне на море. Четыре чтения в Военном и Морском отделе Императорского Русского Общества и Лиги Обновления Флота. – СПб.: Экономическая типография, 1906. – 28 с.
4. Беклемишев Н.Н. О морской катастрофе // Море. – 1907, № 6–7.
5. Беклемишев Н.Н. Восстановление русской морской силы на внутренней базе. – СПб.: Типо-литография «Якорь», 1910. – 86 с.
6. Беренс М. Записки по военно-морскому делу. Курс старших классов Императорской Николаевской военной академии. – СПб.: Типография-литография И. Трофимова, 1910. – 148 с.
7. Бубнов А.Н. О рациональности военно-морской идеи в России. – СПб.: Гос.Тип., 1907. – 15 с.
8. Бубнов А.А. Типы судов современного военного флота. – СПб.: «Северная Печатня», 1908. – 21 с.
9. В Лиге Обновления Флота // Военный голос. – 1906, № 103.
10. В Морском собрании // Кронштадтский Вестник. – 1906, № 21.
11. Добротворский Л.Ф. Морские разговоры. – СПб.: Изд. А.С. Суворина, 1905.
12. Добротворский Л.Ф. Минный и слепой линейный флот. – СПб., 1908. – 52 с.
13. Доценко В.Д. Морской биографический словарь / Под ред. И.В. Касатонова. – СПб.: Logos, 1995. – 496 с.
14. Кладо Н.Л. (Прибой) Современная морская война. – СПб.: Тип. А.С. Суворина, 1905. – 484 с.

15. К обновлению флота // Речь. – 1907, № 278.
16. Колбасьев Е.В. О размерах подводных лодок // Кронштадтский Вестник. – 1906, № 136.
17. Колчак А.В. Какой флот нужен России // Санкт-Петербургские Ведомости. – 1907, № 283.
18. Кутейников Н.Н. К восстановлению флота // Кронштадтский Вестник. – 1907, № 30.
19. Кювервиль Ж.М. Вещее слово адмирала Кювервиля (извлечение из кн. Мещерского «Уроки войны. В чем нуждается флот»). – СПб.: Тип. А.С. Суворина, 1906.
20. О будущем развитии нашего флота // Кронштадтский Вестник. – 1907, № 51.
21. Португалов Н.М. После Цусимы. Сборник популярных статей по морским вопросам. – Воронеж, 1910.
22. Ризнич И.И. Ответ на статью лейтенанта Энгельмана «Опыт критической оценки существования подводных лодок по отношению к применению их в обороне государства» // Морской Сборник. – № 10, 1907. – 11 с.
23. Ризнич И.И. Ответ сомневающимся в пользу подводных лодок для обороны государства // Известия Общества Офицеров Флота. – 1908, № 3.
24. Рожественский З.П. О направлении развития нашего флота // «Морской сборник». – 1907, № 1. – 10 с.
25. Руммель Ю.В. Отечественный флот как средство обороны и международной политики. – СПб.: Сев. Печатня, 1907. – 86 с.
26. Руммель Ю.В. Чем грозит России отсутствие флота. – СПб.: Сев. Печатня, 1907. – 32 с.
27. Семенов В.И. «Флот» и «морское ведомство» до Цусимы и после. СПб. – М., 1911.
28. Семенов-Тянь-Шанский А.П. О направлении развития русского флота. Доклад, прочитанный в Лиге Обновления Флота 30 октября 1907. СПб., 1907. – 22 с.
29. Семенов-Тянь-Шанский А.П. Памяти Л.Ф.Добротворского, контр-адмирала в отставке – Пг., «Исторический Вестник», 1916. – С. 222–225.
30. Столыпин А.А. Минный или линейный флот нужен нам / Новое Время. – 1907, №11416.
31. Эссен Н.О. Деятельность флота в Порт-Артуре. Броненосец «Севастополь» / Доклад Обществу ревнителей военных знаний. №4. СПб., 1906. – 24 с.